387
D378m

Digitized by the Internet Archive
in 2016

https://archive.org/details/marinamercantile00delf

387
D378m

Dr. CAMILLO DELFINO

LA MARINA MERCANTILE ITALIANA

IL SUO PASSATO E IL SUO AVVENIRE

Who rules the waves rules the world.

CA[illegible]SO
CASATIPOGRAFICO-EDITR[illegible]GIOV. COLITTI E FIGLIO
1917

ULRICO HOEPLI MILANO LIBRAIO DELLA REAL CASA

DELLO STESSO AUTORE

Del giuramento deferito d'ufficio nella legislazione italiana. – Roma, 1905.

La legislazione e la politica ferroviaria nelle R. Università e negli Istituti Superiori Commerciali. — Firenze, 1907.

Degli effetti della perizia stragiudiziale concordata nei trasporti per ferrovia (studio di diritto internaz. ferroviario). – Roma, 1907 *(esaurito).*

Biblioteche Ferroviarie (Raffronti internazionali). – Firenze, 1908.

Evoluzione... o rivoluzione... agraria? – Firenze, 1910.

Guida allo studio del diritto internazionale. – Firenze, 1910.

Trasporti per terra e per acqua (Convenzione di Berna). – Firenze, 1911.

Elementi di diritto amministrativo. – Firenze, 1911.

Politica coloniale. – Firenze, 1911 *(esaurito).*

Il risorgimento agrario in Italia. – Genova, 1911.

La scienza dell'amministrazione e la sua autonomia scientifica. – Firenze, 1911.

La scienza delle finanze e la sua pratica utilità. – Firenze, 1912.

L'esecutorietà delle sentenze civili straniere in Italia. – Roma, 1913.

La diplomazia e la sua missione. – Milano, 1914 *(esaurito).*

Compendio di diritto internazionale pubblico dalle origini ai giorni nostri. – Firenze, 1914.

L'attuale guerra e la bancarotta della Diplomazia. – Firenze, 1915.

Italia militare e Italia agricola. – Milano, 1915 [estratto dalla « Vita internazionale »].

L'anima italiana e l'anima tedesca. – Milano, 1915 [id. id.].

L'inferiorità scientifica tedesca. – Firenze, 1915 *(esaurito).*

La grande Italia ed i nuovi orizzonti del commercio internaz. – Prato, 1916.

Dr. CAMILLO DELFINO

LA MARINA MERCANTILE ITALIANA

IL SUO PASSATO E IL SUO AVVENIRE

Who rules the waves rules the world.

CAMPOBASSO

CASA TIPOGRAFICO-EDITRICE CAV. UFF. GIOV. COLITTI E FIGLIO

1916

Stampato
nella tipografia
della Casa Editrice
Cav. Giov. Colitti e Figlio
di Campobasso

PROPRIETÀ LETTERARIA DELLA CASA EDITRICE

387
D378m

A PAOLO BOSELLI CHE ALL'ITALIA MARINARA ED ALLA GRANDEZZA SUA DIEDE, CON FEDE D'APOSTOLO, L'AUSILIO DEL SUO FORTE VOLERE E DEL PODEROSO SUO INGEGNO, QUANDO DAL MARE SUPERBO, CHE L'ACCAREZZA E CHE LA BACIA, L'ITALIA, IMMEMORE, INCAUTAMENTE SI RITRAEVA; AL VENERANDO DECANO DELLA RAPPRESENTANZA NAZIONALE ITALIANA, CHE CONDURRÀ LA PATRIA AL VERTICE DELLA RADIOSA SUA GLORIA, UN ADORATORE DEL MARE DEDICA QUESTE MODESTE PAGINE.

106401

PREFAZIONE

« L'Italia nostra ha fibra marinara ed essa, o sarà una grande « nazione marittima, o non sarà affatto una grande nazione ».

Così Paolo Boselli affermava solennemente innanzi al Senato del Regno una santa verità e richiamava, in quest'ora grave che volge, il popolo d'Italia a riconoscere, per immutabile la via che gli fu tracciata dalla fortuna, via che condusse un tempo - ormai da noi troppo lontano - *colei che siede sovra l'acque* all'apogeo della gloria.

Sul mare è l'avvenire dell'Italia nostra; su di esso bisogna convergere le nostre speranze, le nostre aspirazioni, tutti i nostri ideali. Aguzziamo l'occhio e guardiamo lontano.

È suonata, anche per l'Italia, l'ora della sua emancipazione; per il suo prestigio, per il nostro orgoglio nazionale la nostra marina deve bastare a sè stessa, sia come arma poderosa di difesa, sia come forza produttiva di ricchezza, sia come manifestazione tangibile di una intelligente e ben organizzata popolazione che, dall'industria marinara, sappia trarre agiatezza di vita, spirito d'intrapresa, amore d'indipendenza e di libertà.

E sopratutto amore d'indipendenza e di libertà.

Prima che l'urto colossale e formidabile avvenisse fra le principali Potenze d'Europa, l'Italia - sarebbe puerile il nasconderlo - era, per la marina mercantile, alla piena dipen-

denza di altri Stati, più di noi egregiamente preparati alla navigazione marittima, più di noi previdenti, più di noi esperti nel valore politico ed economico del possedere le vie dei mari, dei grandi traffici, delle grandi comunicazioni transoceaniche.

L'Italia - come osservava acutamente un geniale pubblicista - era, rispetto alla Germania, una nazione salariata e come tale obbligata a soggiacere all'altrui volontà, all'ordine altrui.

Se l'inferiorità dell'Italia, come fattore internazionale, prima della guerra, era in parte dovuta alla sua disgraziata situazione territoriale e strategica, di fronte all'Austria, non meno dolorosa era la sua condizione di vassallaggio, sopratutto economico, in cui la Germania l'aveva ridotta.

Ora, ricercando le lacune del nostro sistema economico, dovute allo stato di subordinazione dell'economia italiana rispetto all'economia germanica, se ne trova una che ha un valore di gran lunga maggiore di molte altre.

Codesta lacuna, che tocca le radici stesse del nostro sistema produttivo, è rappresentata dalla deficienza della nostra marina mercantile. Bisogna pensare che l'Italia deve cercare fuori del proprio territorio tutte le materie prime necessarie alle industrie (carbone, ferro, cotone, rame, petrolio ecc.) e gran parte dei generi necessari all'alimentazione (grano, bestiame, ecc.) e per di più che il suo popolo, che non può vivere tutto sul proprio territorio, è un popolo di emigranti.

E qui è veramente il caso di ripetere che *navigare necesse, vivere non necesse*, chè, senza navi per approvvigionarsi di materie prime e per trasportare i propri figli sui luoghi di lavoro, ove sia obbligato a ricorrere all'aiuto straniero, un popolo è economicamente schiavo e politicamente subordinato.

E mentre non è causa d'inferiorità o di dipendenza il non avere, sul proprio territorio, tutte le materie necessarie all'alimentazione, al lavoro ed alla produzione, lo è invece il non possedere i mezzi adatti per trasportarle ed il dover mendicare per siffatta bisogna il soccorso altrui.

Le vie del mare sono libere ed infinite. Il possedere navi del proprio significa avere ciò che occorre, essere veramente

indipendenti; significa prolungare il proprio territorio fin dove è necessario. L'indipendenza sul mare è per tre quarti indipendenza economica e però per tre quarti indipendenza politica d'una nazione.

In tempo di pace queste verità non appaiono così evidenti come in tempo di guerra, quando le varie economie nazionali si contraggono e si concentrano ed il mercato internazionale dei trasporti si rarefà; allora la nazione povera di navi è posta di fronte alla sua vera situazione economica. Ed è situazione grave. Grave per l'altezza dei noli e quindi per la mostruosa elevatezza dei prezzi delle materie prime che si ripercuote sul ritmo di tutta la vita economica.

Ha avuto in passato, ha al presente l'Italia una flotta mercantile adeguata alla estensione delle sue costiere, alla necessità economica de' suoi traffici, all'altezza della sua valutazione politica? No. Perchè? Perchè, come da per tutto, anche in questo ramo della vita economica nazionale ha agito l'influenza perturbatrice di un'azione estranea, la quale ha ostacolato lo svolgimento regolare della attività indigena. Questa azione estranea simulata e silente è sempre la stessa: l'azione tedesca che, attraverso l'atmosfera bancaria, come ebbe autorevolmente a dimostrare ne' suoi scritti il Preziosi, è venuta ad infiltrarsi in questo, come in tutti gli altri ingranaggi tecnico-amministrativi dell'economia italiana.

Nell'ambito della marina mercantile il polpo tedesco - per ragion di gelosia e di cupidigia - ha pure disteso i suoi tentacoli e minacciato il soffocamento.

Ma, grazie al cielo, l'Italia, entrata, per virtù di popolo e di saggi uomini di governo, nella grande guerra, dove si viene foggiando il destino nuovo delle nazioni, ha acquistata la chiara coscienza della totalità e complessità de' suoi problemi e la volontà decisa di risolverli tutti al momento opportuno.

Quello della marina mercantile, che rappresenta il midollo spinale della grande penisola, deve essere il primo ad affrontarsi.

I capitali, l'intelligenza, la buona volontà, la forza di ca-

rattere non mancano in Italia, e sol che gli uomini, preposti alla suprema direzione della pubblica cosa, sieno convinti e concordi della immediata necessità di svolgere, una buona volta, una seria e fattiva politica marinara, si potrà attuare, in pochi anni, quel programma sulla marina mercantile nel quale Giovanni Bettolo vedeva, e con occhio da lince, la via maestra per lo sviluppo economico e per la grandezza politica della patria italiana.

Roma, ottobre 1916.

l'autore.

Cap. I.

La politica marinara italiana.

La politica economica che, nelle due principali sue manifestazioni, - l'agraria e la marittima - dovrebbe in Italia essere ormai matura, per lo meno da un quarto di secolo, è invece ancora nel periodo dell'adolescenza.

La complessità dei problemi che pesò su gli uomini di governo i quali si succederono, dal periodo dell' unificazione italiana a questi ultimi tempi, problemi d' indole morale, politica, amministrativa, finanziaria, didattica ecc. impedì forse loro di dare ascolto alla voce del mare e dei campi a queste due fonti inesauribili di benessere che rappresentano, per quei Paesi i quali non debbono andarle a cercare altrove, forza e ricchezza. Sopratutto il mare, questa smisurata superficie mobile, questa infinita distesa imponente e meravigliosa, nel cui grembo sono in gran copia sostanze valorizzabili e tesori pregevolissimi, avrebbe dovuto richiamare su di sè l'attenzione più scrupolosa, l' interessamento più amorevole, l' entusiasmo più caloroso dei dirigenti la politica italiana.

Ma quel mare che lambiva d'ogni parte la bella nostra penisola, quel mare invidiato da ogni popolo civile che ne sente la poesia e ne apprezza l' immensurabile valore, codesto mare fu, dall' Italia ufficiale, dimenticato, e di quel deplorevole oblio è oggi mestieri sopportarne le penose conseguenze.

La voce dei campi e del mare non poteva essere udita, anche da quegli uomini di buona fede che amministrarono la

pubblica cosa italiana, perchè altre voci più cavernose, più assordanti, più interessate, più egocentriche, *meno italiane* superavano, con audace sfrontatezza, il canto che Cerere e Nettuno innalzavano al cielo per la benedizione dell'umanità.

Il naufragio si è pur troppo verificato; ora bisogna pensare al salvataggio.

Se per la marina da guerra un programma navale, oltre ad essere una garanzia politica e tecnica per l'avvenire, è un atto di sincerità doverosa verso il Paese, per la marina mercantile, cioè per quell' industria del mare che deve costituire uno dei più importanti cespiti d'entrata, capace appunto di concorrere a rafforzare quella marina di difesa - che oggi si cimenta novellamente in una prova, tanto più ardua, quanto più circondata da insidie - è impellente un provvedimento rapido e radicale che metta il Paese in grado di beneficiare della sua vantaggiosissima posizione geografica e di non dimenticare che chi è padrone del mare è veramente padrone del mondo.

La marina mercantile italiana, non solo non ha progredito, ma non ha neppure potuto conservare il suo posto d' innanzi allo sviluppo delle marine commerciali straniere che hanno, nel frattempo, sempre più proceduto alla conquista dei nostri porti e dei nostri traffici.

In media, può dirsi, che una buona metà del nostro commercio marittimo sia dominio della bandiera estera, la quale assorbe, annualmente, noli per una cinquantina di milioni di lire, sottratti all'economia ed alla ricchezza nazionale.

Cagioni principali di questo stato anormale e deplorevole di cose sono stati: una politica marinara commerciale che mancò sempre di visione precisa e concreta; una protezione malintesa; gli esagerati benefizi alla marina sovvenzionata; lo scarso e minimo aiuto alla marina libera.

L'unificazione vera dei servizî marittimi non ancora avvenuta, malgrado la legge del 1910; è bensì vero che oggi esiste il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari nel quale si dovrebbero accentrare i vari rami rimasti fin qui staccati (1).

Per la grande importanza che ha, e che deve avere in Ita-

---

(1) Pesca marittima, navigazione di Stato, emigrazione, opere portuarie, insegnamento nautico ecc. ccc.

lia, la marina mercantile, noi avremmo desiderato che il Ministro delle comunicazioni avesse al suo fianco due collaboratori rispettivamente competentissimi nei due rami: ferroviario e marittimo, di modo che, illuminato su ogni questione, su ciascun dibattito, su ogni iniziativa o controversia che a quei due rami si riferisse, il Ministro fosse in grado, con cognizione di causa, di decidere secondo equità e giustizia, seguendo le migliori direttive nell' interesse dell' economia nazionale ed in pari tempo delle energie singole o collettive a codeste industrie rivolte.

La riorganizzazione di tutti i servizi marittimi mercantili s' impone ed ogni indugio rappresenta una colpa.

La flotta mercantile italiana dev' essere vitalizzata di puro sangue italiano; con capitale esclusivamente italiano; con amministrazione assolutamente italiana (1); con personale che abbia veri e sinceri sentimenti d' italianità e che aborra da ogni forma di servilismo e di sottomissione ad autorità straniera, sia pure nascosta tra le pieghe, artificiosamente ed abilmente preparate, nella anonimia sociale.

L' Italia marinara può essere e dev'essere maestra di scuola nautica a chi voglia apprendere l'arte di navigare, ma tornerebbe a sua onta se continuasse ad essere mancipia d'altrui in quella che fu la sua maggior gloria, che fu suo vanto, che fu suo ambito onore, quando, padrona dei mari, le sue navi ed i suoi esperti navigatori recavano sulle coste d'oriente vigore d'intelletto, saldezza d'animo, intrepido ardimento, e di là importavano sul patrio suolo gemme preziose ed oro, testimoni, ognor presenti, di quella lontana attività commerciale.

Per ciò che ha tratto colla marina libera essa non gode di una efficiente protezione; è gravata di oneri ingenti che non hanno le marine di altri paesi, e ciò per il più alto tasso del capitale, le maggiori spese di combustibile e di assicurazione, le più alte imposte di ricchezza mobile e tasse di bollo, di registro, di passaggio, di titoli ecc.

---

(1) I dirigenti, gli amministratori, gli azionisti, i sindaci delle singole società di navigazione, autorizzate ad innalzare la bandiera nazionale italiana, dovranno, con documenti autentici, dimostrare di non essere italiani per naturalizzazione, ma nati in Italia da genitori italiani e potremmo ancora aggiungere cresciuti ed educati al più santo amor di patria.

I confronti sono odiosi, ma, quando da essi può trarsi ammaestramento per l'avvenire, è colpevole il trascurarli.

Confrontando i risultati della protezione in Italia, in Austria ed in Francia (1) se ne deduce che un vapore da carico del valore di un milione e mezzo di lire, in dieci anni, con la legge austriaca, è quasi ripagato per intero; con la legge francese, in dodici anni, prende circa 700 mila lire di premi di armamento; con la legge italiana prende, in dieci anni, poco più di 280 mila lire.

Un piroscafo per passeggeri di 7000 tonnellate lorde, con una velocità non inferiore alle 14 miglia, con la legge austriaca, in dieci anni, è quasi pagato per intero; con la legge francese, in dodici anni, prende circa 870 mila lire; con la legge italiana, nulla.

Questa la condizione della marina libera; alla quale non giova, se non in parte, il grande movimento di emigrazione transatlantica, che sulle linee del Nord-America è assicurato, con speciale accordo, per il 40 per cento circa alle Società estere.

Ora l'esistenza di tale accordo, ha portato qualche vantaggio col diminuire l'asprezza della concorrenza, ma ha, in certo modo, contribuito al ristagno della nostra flotta transoceanica. Questa dovrebbe essere messa in condizione di poter bastare da sola al trasporto della nostra emigrazione (2) aumentando il tonnellaggio transatlantico, quantitativamente e qualitativamente.

In attesa di un radicale rimaneggiamento della nostra legislazione protettrice, man mano che scadranno le convenzioni marittime, potrebbe essere adottato qualche provvedimento per la marina libera destinando parte delle somme stanziate per le linee Italia-Londra, Italia-Cile e pel trasporto del car-

---

(1) Dalla relazione dell'Onorevole Di Palma sulla marina militare e mercantile.

(2) Noi facciamo voti che, per l'avvenire, l'Italia sappia trovar modo di diminuire l'esportazione di tante nostre valide braccia, senza alcun riguardo largamente sfruttate dai Paesi importatori, e di accrescere, al contrario, l'esportazione di manufatti e di prodotti alimentari, aumento che dimostrerà una maggiore intensità industriale ed una più attiva politica di lavoro all'interno.

bone, a compensi di velocità; e l'altra parte ad una linea da istituirsi oltre il Panama.

Quanto alla marina sovvenzionata la nuova linea di condotta della politica marinara mercantile italiana dovrà orientarsi verso il principio di limitare le sovvenzioni alle linee strettamente indispensabili di carattere postale e politico-militare, eliminando tutte le altre di ben dubbia importanza commerciale.

Che dire della politica portuaria? Essa ha obbedito, in notevole parte, a criteri più elettorali che commerciali; ed i nostri maggiori porti hanno bisogno d'essere messi al più presto in condizione da rispondere alle esigenze del traffico marittimo.

Provvedimenti urgenti reclamano Venezia, Napoli e specialmente Genova, che ha la sua grande rivale in Marsiglia (1).

Per la vigilanza del servizio sulla pesca, mentre la marina non ha alcuna somma stanziata in bilancio, l'agricoltura (!?) vi destina annualmente.... dalle tre alle quattromila lire, ripartite fra 31 compartimenti marittimi e per uno sviluppo costiero di 6000 chilometri; una media cioè di lire 193 all'anno per compartimento, e di lire 0,66 all'anno per chilometro di costa !!!

L'Italia non rende per prodotti di pesca che soli 25 000 000 ed è tributaria dell'estero per circa 90 milioni di lire all'anno per pesce che deve importare per il consumo locale (2) !!!!!

Se gli uomini di governo, che furono alla direzione della pubblica cosa negli anni che precedettero l'immane guerra che tutto travolge e rovina, avessero spinto l'occhio, sia pur per poco, nelle vicine Francia ed Inghilterra avrebbero potuto fare opportuni ed eloquenti raffronti con i risultati che, in codeste Nazioni, si ottengono mediante un razionale, accurato, permanente servizio di pesca. (3)

---

(1) Nel 1913 il movimento del porto di Genova si è accresciuto di sole 63 mila tonnellate, mentre Marsiglia ha avuto un aumento di ben 632 mila tonnellate. Il porto di Napoli è in peggiori condizioni e le deficienze sono moltissime.

(2) Per il prestigio del mio paese e per il suo buon nome è questa una delle poche volte in cui non mi dolgo che la lingua italiana sia pochissimo diffusa all'estero; alcune *amare* verità è molto meglio restino ignorate.

(3) Non è a nostra conoscenza se, tra le attribuzioni ed i servizi, che

Questo importante ramo della produzione è in quei Paesi, economicamente assai evoluti, considerato al suo giusto valore.

Si desti dunque l'Italia dal lungo sonno in cui era caduta e volga intorno a sè lo sguardo sui mari che la circondano, ricordando che tutto ciò che l'allontana dal problema Adriatico e Mediterraneo, l'allontana dal suo destino.

Non dimentichi, sopratutto, l'Italia che l'imperialismo economico tedesco, riuscito a dominare l'industria italiana dei trasporti marittimi - che è quanto dire a toglierle il libero respiro - non mirava solo a concludere affari in Italia, ad investire capitali, ad occupare energie individuali per ritrarne vantaggi economici; (1) non era insomma la semplice attività economica dei Tedeschi che, grazie al liberalismo economico italiano, trovava in Italia un ottimo campo d'investimento. Dietro i cittadini privati tedeschi, finanzieri, ingegneri, industriali, commercianti c'era la forza cosciente e l'organizzazione sapiente dell'imperialismo germanico, c'era cioè una formidabile molla politica che faceva convergere tutti gli sforzi dei privati ad un risultato organico e consapevole, che guidava e coordinava tutte le iniziative dei privati ad una conquista metodica delle posizioni dominanti della nostra vita industriale e commerciale.

---

verranno disimpegnati dal nuovo Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, vi sia pur quello della pesca.

Fino ad oggi all'Amministrazione della Marina spettava di vigilare sulla pesca dei mari dello Stato, nei riguardi della polizia del mare e della navigazione; di procedere alle concessioni per lo stabilimento e alla cultura dei pesci, testacei, crostacei, molluschi, corallo e spugne.

Spettava invece al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio l'attuazione della legge e del regolamento sulla pesca per quanto riferivasi all'esercizio industriale di essa, all'organizzazione dei pescatori, alle proibizioni necessarie per conservare le specie dei pesci e degli animali acquatici, alla fissazione dei limiti del mare pescatorio ecc.

Siamo quindi d'avviso di concentrare in un'unica amministrazione tutti i servizi della Marina Mercantile comprendendovi un'industria organica, qual'è quella della pesca marittima.

Ci compiacciamo intanto di apprendere che si è, recentemente, costituita una Società anonima sotto la denominazione di « Società Italiana per la pesca in alto mare » con sede in Genova avente per oggetto la pesca in alto mare, la conservazione ed il commercio dei relativi prodotti, dei loro derivati ed altre derrate alimentari.

(1) N. N., *Il controllo tedesco sulla marina sovvenzionata.*

I Tedeschi si accinsero quindi, assai per tempo, all'impresa di penetrare ed asservire, a poco a poco, ai loro istituti ed agli uomini di loro fiducia le principali Compagnie di Navigazione italiana.

L'impresa fu condotta con abilità e con metodo, ed in alcuni momenti, con audace risolutezza.

Coll'aiuto di un Istituto Bancario Italiano furono aggiogate all'organizzazione bancaria - industriale germanica le sei principali Compagnie di navigazione italiane. (1) Tutte queste Società, fra capitale e riserva, rappresentano una somma di circa 170 milioni con una flotta stazzante 420 mila tonnellate, compresi i piroscafi in costruzione.

Ove i limiti, che ci siamo imposti in questo modesto studio, non ci vietassero di intrattenerci più a lungo su questo argomento, (2) avremmo desiderato di riassumere i procedimenti seguiti dall'organizzazione finanziaria - industriale germanica pel raggiungimento de' suoi fini, non senza tacere, come la coraggiosa opposizione a questa pericolosa invadenza del capitale e della mentalità straniera, per parte di alcuni capitalisti ed armatori italiani, venisse annientata e travolta sotto i formidabili colpi di una penetrazione, di lunga mano, preparata e, quel che è peggio, colla remissività, in buona od in mala fede, di alcuni uomini della finanza, dell'industria e della politica italiana.

Certo, responsabilità ve ne furono; ma ciò su cui non v'ha dubbio è che la responsabilità, di fronte a questo impressionante impoverimento della nostra efficienza marinara mercantile, è di tutta la società italiana, più misera di contenuto etico e di sentimento nazionale, in confronto di quella tedesca.

Le nostre navi mercantili (3) già esigue di numero ed anche deficienti di qualità, per la colpevole incuria dei passati governi,

---

(1) Navigazione Generale Italiana, Lloyd Italiano, La Veloce, Italia, Società Italiana dei servizi Marittimi e Puglia.

(2) Il che ci riserviamo di fare in una seconda edizione in cui tratteremo ampiamente tutte le vitali questioni che concernono la Marina Commerciale, non senza procedere ad un esame comparativo con le Marine Mercantili di tutto il mondo.

(3) Così il *Corriere Mercantile* di Genova.

sono ancora oggi diminuite per gli affondamenti e strapazzate dall'uso intenso.

Dove sono i flotti di sangue arterioso che dovranno rinvigorire la Marina?

Le carcasse Austriache, in nostre mani, non compensano le perdite subite e non potranno servire a rimpiazzare, adeguatamente, le navi che, dopo la guerra, saranno demolite per eccessiva vecchiaia od inservibilità.

Nè il mercato mondiale - sia per i prezzi, sia perchè ogni Stato vorrà giustamente riservare alla propria marina i vapori superstiti, in ispecie se in buona condizione - offrirà alle nostre Società ed ai nostri armatori larghe risorse.

Occorrerà dunque ricorrere alle nuove costruzioni. Ma anche col valido concorso pecuniario dello Stato, questo rimedio non sarà esso tardivo? Non ci troveremo in condizioni di manifesta inferiorità di fronte a tutte le altre Marine neutre ed alleate che pensano, sin da oggi, a presentarsi ben forti, alla immediata fine della guerra, per competersi i traffici mondiali?

Le nuove costruzioni non si improvvisano.

Mentre anche l'Inghilterra e la Francia, con mezzi diretti ed indiretti, fanno lavorare alacremente i cantieri nazionali per rinnovare le rispettive flotte mercantili, noi, in Italia, ci perdiamo in rosee speranze.

Mettersi a costruire *subito* - e cioè dare agli armatori la *possibilità* di costruire nelle condizioni attuali - è il problema *immediato* per la Marina, è la base del nostro avvenire sul mare.

Inoltre, dal fatto che tutte le nazioni ora fanno una politica commerciale, (1) è sorto un nuovo diritto in mare dove non comanderanno più i popoli che avranno maggior numero di navi, o più ampia distesa di coste, ma quelli che sapranno organizzare meglio tutte le loro energie in sostegno della marina regolare, che di quelle forze è l'ultima e più sincera espressione. In queste condizioni non si può fare alcuna politica navale senza il nazionalismo che sostenga una potente marina mercantile, la quale, a sua volta, non può esistere senza essere strettamente legata a tutto il commercio, dai vincoli di una

---

(1) Cap. ANSALDO, *Le speranze di una Marina Italiana.*

mutua cooperazione, fuori della quale non vi è più salute per nessuno. Questo è il nuovo concetto navale, che ovunque predomina, e questa è la nuova legge che ovunque si impone e che si può ridurre nella semplicissime formula: *il commercio nazionale alla marina nazionale.*

È fuori dubbio che, al dì d'oggi, una grande e vitale impresa marittima non può esistere senza uno speciale giro d'interessi patrii che la sostenga. La povera, modesta società di navigazione può vivacchiare alla meglio colle bricciole lasciate dalle sue compagne maggiori, come il piccolo speculatore gratta il milioncino ovunque gli capita, ma, fra breve, i servizi marittimi scorazzanti i mari, al servizio di tutti e con tutti imparziali, saranno la più bella delle utopie fra le utopie d'una passata scuola, e non vi potrà più essere nè una grossa impresa marittima, nè un forte armatore, nè un potente uomo d'affari che non siano costretti ad annoverare, principalissimi, fra i loro interessi, la riconquista e lo sviluppo della operosità nazionale.

Cap. II.

Le industrie navali.

La Marina Mercantile Italiana era già un' industria fiorente prima, si può dire, che l' Italia sorgesse.

Sul mare dominava la navigazione a vela e le più importanti nostre città marittime avevano flotte notevoli di navi, marinai esperti e dovunque apprezzati, armatori e costruttori valentissimi.

Le navi si costruivano allora solo con legname e la materia prima abbondava nelle nostre foreste.

Oggi, che le pendici dei nostri monti, per una malintesa politica forestale, sono presso chè prive di loro chiome, si durerebbe fatica per costruire in legno una sola nave!!! (1).

---

(1) Il nostro patrimonio arboreo ha urgente necessità di essere rinsanguato, là ove si trovi sulla via del deperimento, e ricostruito ove una ondata di follia lo abbia distrutto.

L' industria della navigazione, favorita ed incoraggiata da noli rimuneratori, avvantaggiava grandemente anche quella delle costruzioni che, senza bisogno di sussidi, poteva sostenere degnamente la concorrenza estera (1).

Mors tua vita mea; la macchina a vapore diede il colpo mortale alla marina a vela, e l'Italia fu tosto superata e sopraffatta dalle altre Nazioni che, sollecitamente, si accinsero a trasformare il proprio materiale.

Nel 1870 la Marina Italiana, che teneva il quinto posto, tra le altre Marine del mondo, venendo immediatamente dopo l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Norvegia e la Francia, è poi discesa, in breve tempo, ad uno degli ultimi.

Si pensò allora a promuovere un' inchiesta sulle cause di questa funesta decadenza, i cui studi portarono alla legge del 1885 sui compensi di costruzione e sui premi di navigazione, legge che fu poi seguita dalle altre (1896-1901) che gravarono sull'erario con somme ingenti senza produrre i risultati che si speravano.

Purtroppo i provvedimenti adottati, a favore della Marina Mercantile, si erano ispirati al presupposto che la nostra Marina non potesse trovare navi da armare se non costruendole in Italia, e, quindi, tali provvedimenti, più che allo sviluppo dell' industria della navigazione, miravano a quello della industria costruttiva (2).

Ora queste due industrie erano in condizioni ben diverse di vita: quella della navigazione trovava nella preparazione degli equipaggi, avvezzi alla vita del mare a bordo delle navi a vela, le energie morali della propria esistenza, mentre la trasformazione dei cantieri rappresentava un problema di somma gravità, perchè non era, razionalmente, possibile passare dalla costruzione delle navi in legno a quelle in acciaio per la mancanza d'impianti e, sopratutto, per le condizioni specialissime del nostro Paese, tributario all'estero per la materia

---

(1) Zaccaria Oberti, *Provvedimenti a favore della Marina Mercantile.*

(2) Cavour diceva un giorno in Parlamento « preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato, collocato in mezzo al Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una immensa popolazione marittima, sento il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del paese ».

prima indispensabile. (1) Mancava inoltre, pei cantieri, quella organizzazione finanziaria che potesse concentrare sull'industria la maggiore quantità di capitali occorrenti al suo sviluppo.

Per tutti questi motivi la legge del 1885 fu, del tutto, inefficace, nei riguardi della navigazione a vapore, anche perchè i vari Cantieri, dato che avessero ricevuto ordinazioni di navi, si trovavano nella impossibilità di costruirle. (2)

Il criterio seguito da altre Nazioni, che avevano una visione più chiara del nuovo stato di cose, dopo quella radicale trasformazione, fu del tutto diverso.

Esse, prima che dello sviluppo dell'industria della costruzione, si preoccuparono di quello della navigazione rivolgendosi, per l'acquisto di navi, a quei paesi che più erano progrediti nell'industria navale ed in grado di fornire navi moderne ed alle migliori condizioni di costo. (3)

La legge del 1896, confermando ognora l'errore iniziale, sembrò avere maggiore efficacia; ed infatti il largheggiare nei premi e nei compensi, le più favorevoli condizioni economiche

---

(1) A. V. Vecchi, *Il mare d'Italia,* V. Cap. VII: *La siderurgia nazionale,* pag. 141.

(2) All'On. Pareto, deputato di Genova, che aveva interpellato il Ministro della Marina per lamentare la mancanza di officine italiane atte alla costruzione di navi in ferro, Cavour rispondeva: « Lamento anch'io « una grandissima lacuna nell'industria del nostro paese; noi non abbiamo « ancora alcuno stabilimento che si sia dedicato alla costruzione di navi « in ferro; questa, ripeto, è una lacuna, gravissima, sia per il governo, sia « per l'industria privata, la quale è sempre costretta a ricorrere all'estero « tanto per la costruzione, quanto per le riparazioni dei battelli in ferro.

« Il Governo desidera di poter favorire questa industria e veder modo « d'introdurla nel nostro Paese e, per quanto io non sia fautore del si- « stema protezionista, (Cavour apparteneva alla scuola degli economisti « inglesi seguaci di Riccardo Cobden) per quanto io sia disposto a man- « tenere, ad eccitare anzi la concorrenza fra le fabbriche interne e le « estere, tuttavia crederei che se vi fosse mezzo d'introdurre nel nostro « Paese questa industria delle costruzioni navali in ferro, sarebbe il caso, « non di accordare privilegi, ma di veder modo di secondare gli sforzi di « quei capitalisti i quali venissero a stabilirsi, a questo scopo, fra noi ».

(3) Citiamo solo, a titolo d'esempio, la Germania e la Norvegia, le quali non esitarono a fare i loro acquisti in Inghilterra limitandoli, in processo di tempo, sempre più a mano a mano che i loro Cantieri erano in grado di fronteggiare le esigenze nazionali.

d'Italia, il notevole risveglio sui mercati dei noli diedero un certo incremento alle costruzioni ed indussero parecchi armatori all'acquisto di navi all'estero per godere dei premi di navigazione, che pur essendo ridotti, per le navi costruite fuori dei nostri confini, si concedevano, indistintamente, a tutte le navi che battessero bandiera italiana.

La successiva legge del 1901 modificò in peggio la situazione poichè abrogò o ridusse tutti i premi a vantaggio della navigazione, limitando solo i compensi ed i premi per la siderurgia e le costruzioni.

Questa legge deluse grandemente gli Armatori i quali, indotti a costruire per le promesse più larghe di premi e di compensi, furono poi obbligati a corrispondere ai costruttori nazionali prezzi molto più elevati di quelli fatti nei Cantieri esteri e specialmente inglesi, rimanendo, in tal modo, danneggiati anzichè favoriti.

Ma, sopratutto, la legge difettava d'un concetto organico.

La trasformazione del materiale necessitava d'una preparazione tecnica e d'una larghezza di vedute, di cui non potevano essere capaci i nostri vecchi armatori, che avevano passata la più gran parte della loro vita sulla tolda delle navi, e richiedeva inoltre ingenti capitali per fronteggiare il maggior costo delle navi a vapore e il conseguente esercizio.

I singoli armatori non sarebbero quindi stati in grado di provvedere a simili bisogni nè, d'altronde, poteva supplire quello spirito d'associazione, non ancora sufficientemente sviluppato in Italia e sopratutto nella classe marinara. (1)

Più dei premi, in allora forse superflui, avrebbe giovato, all'industria della navigazione, una larga corrente di capitali, la cui mancanza e scarsità determinò l'arresto e l'insuccesso di molte tra le più utili imprese marittime, soffocate e cadute quando meglio avrebbero potuto svilupparsi.

Fu ancora la deficienza di capitali quella che obbligò molti

---

(1) Gran parte dei proprietari liguri di velieri procederono, in quel tempo, alla vendita dei loro bastimenti ed investirono il capitale ricavato in immobili lungo il litorale. Certo, se in quel tempo, e fra quella classe di industriali, lo spirito d'associazione ed il principio cooperativo fossero stati più sviluppati le sorti della nostra Marina Commerciale avrebbero potuto prendere un'altra piega.

armatori a comprare le vecchie navi che le altre nazioni andavano, via via, scartando a misura che il progresso della tecnica navale offriva al mare nuovi tipi di vapori di maggiore rendimento che influivano sui noli, riducendone le quote a dei limiti tali che, per le navi meno moderne, rappresentavano una notevole perdita.

Queste considerazioni non avrebbero dovuto sfuggire ai nostri legislatori e l'averle trascurate potrebbe autorizzarci a ritenere che le acerbe rampogne, che furono indirizzate dagli onesti contro il Parlamento ed il Governo, non erano del tutto prive di fondamento.

I provvedimenti legislativi avrebbero, dunque, dovuto mirare, sopratutto, a far rifiorire la Marina Mercantile italiana ispirandosi alla sua gloriosa grandezza passata, favorendola, sovvenendola, ma, in pari tempo, costringendola a seguire i progressi della tecnica navale, limitando i premi alle navi moderne che dovevano, di preferenza, essere adibite ai traffici nazionali, stabilendo una logica ripartizione dei relativi compensi.

Quanto diverso sarebbe stato lo incremento della nostra Marina se i fondi stanziati fossero stati, più opportunamente, devoluti per il maggiore sviluppo della navigazione; ciò avrebbe portata una salutare ripercussione in tutti i centri marittimi e sviluppate sempre più quelle imprese regionali di navigazione che oggi si vorrebbero, d'un subito, istituire.

Chè non è logico il concedere premi di navigazione subordinandoli alla condizione di costruire in Paese il che vuole dire, in ultima analisi, all'obbligo di pagare le navi il 10 % almeno in più di quanto costerebbero sul mercato internazionale delle costruzioni. Ora nessun Armatore si adatterebbe a sopportare un aggravio sul costo delle navi per riaverlo poi, nel corso di quindici o vent'anni, sotto forma di premio d'armamento.

Il passato attesta, luminosamente, che l'armatore ha sempre preferito di rifornire il suo naviglio su quei mercati dove le speciali condizioni di produzione offrono prezzi più vantaggiosi.

Effimero ed illusorio è stato il risveglio verificatosi in questi ultimi tempi nei Cantieri per le grandi costruzioni che ven-

nero compiute poichè, se, per un momento, furono concentrate nelle stesse mani le differenti industrie dei Cantieri, delle Compagnie e della Siderurgia, esse dovranno riprendere la propria indipendenza per trovarsi, nuovamente, in contrasto d'interessi fra loro, poichè è appunto da tale contrasto e da tale libertà che scaturisce la loro rispettiva esistenza e prosperità.

Prima condizione dunque, d'indiscutibile efficacia, dev'essere quella della distinzione dei provvedimenti a favore della Marina Mercantile da quelli riflettenti le altre industrie.

Avvenuta l'emancipazione dell'industria della navigazione - osserva ancora egregiamente lo Zaccaria Oberti - sarà necessario coordinare i diversi provvedimenti in modo che tutti rispondano ad un unico scopo; quello di formare un organismo robusto, solido, vitale in grado di compensare il paese degli oneri che sta sopportando.

Bisognerà quindi richiamare, quanto più possibile, capitali ed energie sul mare.

Ma il capitale in Italia è timoroso e diffidente e la industria del mare, sconosciuta ai più, male si presta a conquistarne la fiducia.

Lo Stato deve quindi favorire ed incoraggiare l'iniziativa privata, pensando che l'industria del mare è strumento di lavoro e di ricchezza i cui effetti possono ripartirsi, equamente, in ogni regione d' Italia, ridonando vita ai grandi ed ai piccoli centri marittimi.

I nostri cantieri si trovano oggi inceppati ed impediti di produrre per due ragioni principali: (1) *deficienza di mano d'opera e deficienza di materiali,* questa seconda deficienza, *dei materiali,* indubbiamente ed enormemente maggiore della prima.

Le grandi navi da guerra, in corso di costruzione nei cantieri privati, sono oggi sospese o quasi; i sommergibili che, dovunque, si vengono, febbrilmente, allestendo, sono cosa

---

(1) Ing. Gianni Procacci, *Per la nostra Marina Mercantile: le nuove costruzioni.*

gelosa e, solo con impianti e personale specializzato e sicuro, se ne può intraprendere la costruzione. Gli scali su cui impostare nuove navi mercantili sarebbero liberi e pronti.

E le maestranze anche potrebbero formarsi con un saggio aiuto da parte del Governo.

Nella costruzione mercantile la pratica e lo studio dell'economia, felicemente accoppiati alla robustezza, hanno condotte le strutture dei comuni tipi di navi ad una sufficiente semplicità e facilità di esecuzione.

Basta oggi, per costruire, avere *pochi operai ottimi;* questi si potranno poi inquadrare con dei mediocri. Bisognerà dunque ricercare *tutti i veri operai* per metterli a capo delle maestranze; e non sarà difficile perchè tutti, o quasi questi operai, saranno oggi marinai, e la nostra marina non ha, per sua fortuna, questo bisogno imperioso di fare appello a tutte le sue riserve come l'Esercito; della Marina la vera forza attiva sono i raffermati, i marinai di mestiere; gli altri sono spesso un riempitivo, facilmente sostituibile.

È dunque la questione dei materiali che particolarmente inceppa e rende impossibile l'opera della costruzione mercantile nel momento attuale. (1)

---

(1) Da uno studio di MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, togliamo alcune preziose notizie sulle industrie navali a Trieste.

« A Trieste, nell'Istria, in Dalmazia l'industria dei cantieri è antichis-« sima. A Trieste si costruivano navi già all'epoca romana. Fino ad al-« cuni decenni or sono, l'industria delle costruzioni navali a Trieste era « pienamente cittadina, italiana, quando il « Lloyd » era ancora italiano « e possedeva un magnifico cantiere a Sant'Andrea, quando il Cantiere « di San Marco (il nome è eloquentissimo) era una gloria triestina e non « apparteneva ancora all'austriaco e austriacantissimo Stabilimento tecnico.

« Il cantiere del Lloyd, caduto in mani di una direzione tedesca, non « potè sottrarsi alle vicende generali della Società. Però, è doveroso con-« statare, che il cantiere, poichè aveva un corpo di ingegneri provetti « italiani e inglesi e maestranze operaie nettamente italiane, risentì assai « meno, del ramo navigazione della compagnia, gli effetti del regime te-« desco. Un colpo gravissimo al Cantiere del Lloyd fu arrecato da' suoi « amministratori tedeschi, quando, per un vasto complesso di ragioni, non « tutte plausibili, essi ridussero il Cantiere lloydiano a semplice cantiere « di raddobbo e riparazioni, mentre assegnavano al cantiere di San Rocco « tutte le costruzioni di nuove navi occorrenti al Lloyd. Il cantiere lloy-« diano, che aveva costruito quasi tutta la flotta del Lloyd e molte altre

In breve volgere di mesi i metalli, in genere, le lamiere, i profilati hanno assunto prezzi straordinarî ed insopportabili dall' industria.

L' industria della costruzione non è distribuita ugualmente in Italia. (1) Perchè prosperi occorre che, ove si possa, l'acciaieria e la foresta, il cantiere e la sorgente di forza motrice siano concentrate nella medesima regione. Il primato britannico non ha altra ragione d' essere fuorchè questa: miniera, acciaieria, cantiere, opificio di macchine vivono contigue.

A differenza dell'Inghilterra e della Germania - soggiunge ancora l' illustre scrittore - la cui industria di costruzione ha per teatro l'estuario dei fiumi Clyde, Tamigi, Wear, Tees, Mersey in Inghilterra; Weser, Elba, Oder in Germania; la nostrale si manifesta lungo il mare a Savona per opera della Ditta Servettaz, a Sestri Ponente nei due Stabilimenti di Odero e C.° e di Gio. Ansaldo, Armstrong e C.°, a Sampierdarena nello Stabilimento Ansaldo e Armstrong ed in quello di Torriani e C.°; a Genova (Grazie) nella sede della *Società Esercizio Bacini*, a Genova (Molo Vecchio) presso la Casa *Ansaldo, Armstrong e C.°* ed all' altro loro impianto al Molo Giano, a Riva Trigoso ove la *Società Generale Bacini* ha i

---

« navi mercantili veniva così ammazzato dopo molti decenni di esistenza « gloriosissima.

« La costa orientale dell'Adriatico produce la maggior parte del ton- « nellaggio che è necessario alla sua flotta mercantile. E a sua volta la « massima parte del tonnellaggio costruito nei cantieri della costa orien- « tale esce dai cantieri di Trieste. L'Austria favoriva le costruzioni navali « nei cantieri della costa orientale dell'Adriatico con dei premi e conce- « deva alle navi, in essi costrutte, un trattamento di favore nei riguardi « dei contributi d'esercizio.

« Ad ogni modo, per le costruzioni navali, la legislazione italiana è « più favorevole di quella austriaca ».

Dalle molte notizie che l' Alberti fornisce – ma che non ci è qui possibile riprodurre – riluce che l'industria delle costruzioni navali è sviluppatissima a Trieste ed egli, a cui di gran cuore ci associamo, si augura che si sappia e si voglia mantenere in vita un ramo di produzione di tanta importanza, specialmente nell' indomani postbellico, quando si rinnoveranno le grandi competizioni incruente dei commerci marittimi dei vari Paesi e l'Italia avrà bisogno d'una flotta mercantile sempre più potente e numerosa.

(1) V. Vecchi, *op. cit.*

suoi cantieri, a Muggiano ove la *Società Cantieri riuniti* e la *Fiat San Giorgio* hanno i loro opifici di costruzione. Giacciono lungo il mare i luoghi più importanti di fioritura dell' industria ligure; ve n'ha pure di minori a Chiavari, a Lerici, a Pertusola (Spezia) e Canaletto, sede di una figliale della *Casa Orlando e C.°* In tutti questi porti si lavora il metallo; si lavora in legname a Porto Maurizio, ad Oneglia, a Savona, a Multedo, a Sestri Ponente, a Sampierdarena, agli scali di Lavagna, a Lerici. (1)

Fino alla metà del secolo XIX le navi erano costruite in legno per l'abbondanza di questo materiale. (2)

---

(1) Dalla relazione ufficiale sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1913 l'ultima pubblicata togliamo, sulle *costruzioni navali*, i seguenti dati:

Nel 1913 furono costruite nei cantieri nazionali 208 navi, della complessiva stazza lorda di tonnellate 59 915 e netta di tonnellate 36 379 per l'approssimativo valore di L. 21 199 750 compreso quello degli attrezzi e delle macchine.

Per il servizio interno dei porti e per la pesca furono, inoltre, costruiti n. 1659 galleggianti (piatte, pontoni, gozzi da carico, barche da diporto, da pesca, da traffico, rimorchiatori ecc.) non muniti da atto di nazionalità per un valore complessivo, in approssimazione, di L. 3 783 975.

Nella costruzione dei galleggianti si verificò nel numero un aumento di 30, e nel valore una diminuzione di L. 895 994.

Nel 1913 vennero costruiti 16 piroscafi a scafo metallico, per tonnellate lorde 48 321 e nette 27 943, del valore complessivo, in approssimazione di L. 15 864 300; nove piroscafi cisterne per tonnellate lorde 935 e nette 670, del valore approssimativo di L. 799 100; un piroscafo da diporto a scafo in legno per tonnellate lorde 26 e nette 10 del valore approssimativo di L. 36 600; due barche a vapore a scafo metallico, per tonnellate 29 e nette 8, del valore complessivo, in approssimazione, di L. 110 000 ed infine 12 motobarche in legno per tonnellate lorde 53 e nette 28 del valore approssimativo di L. 33 200.

Furono costruiti pure 42 rimorchiatori, dei quali 18 a scafo metallico, per tonnellate lorde 692, nette 193 e del valore approssimativo di L. 813 500 e 25 a scafo in legno per tonnellate lorde 942, nette 82 del valore approssimativo di L. 671 000.

(2) SUPINO prof. CAMILLO, *La navigazione sotto il punto di vista economico*, Milano, 1913.

Le costruzioni in ferro si estesero e si affermarono, specialmente, nella seconda metà del secolo XIX, dapprima in Inghilterra e poi in Germania, ed infine in tutte le altre Nazioni marittime.

Prima del 1840 - ci dice il Supino - non vi erano nella Gran Brettagna che pochissimi bastimenti di questo metallo; nel 1850 se ne costruirono 12 800 tonnellate di fronte a 12 000 in legno; dieci anni dopo le costruzioni in ferro arrivano a 64 679 tonnellate e quelle in legno a 147 000, nel 1870 queste ultime salgono a 161 000, ma le navi in ferro raggiungono la cifra di 255 000 tonnellate e negli anni successivi aumentano sempre più ed assumono un'assoluta prevalenza sulle costruzioni totali. (1)

La nave in ferro ha la possibilità di venire divisa in tanti compartimenti che la rendono più sicura in caso di arrenamento, di scontro o d'incendio; ha una durata più lunga delle navi in legno e richiede, meno di frequente, delle riparazioni. (2)

Questi vantaggi tecnici si trasformano anche in vantaggi economici. La nave in ferro, essendo più solida e sicura, ottiene un maggior nolo di quello che può ricevere il bastimento in legno e spende meno come premio di sicurtà. (3)

Gli stessi vantaggi, ma in misura molto più elevata, si riscontrano nelle navi in acciaio. (4)

Questo metallo è più resistente, più malleabile, più leggero del ferro.

Il passaggio dal legno al ferro fece risparmiare dal 30 al 40 % sul peso delle navi; il passaggio dal ferro all'acciaio procurò un beneficio di un altro 15 %, cosi chè un bastimento moderno pesa circa il 50 % in meno di un antico in legno. (5)

L'aumento della capacità è maggiore nelle costruzioni in acciaio anche perchè in esse le lastre hanno meno spessore e lasciano più spazio all'interno per il carico.

---

(1) *Second report.*

(2) M. DEMOULIN, *Les paquebots à grande vitesse et les navires à vapeur,* Paris, 1887.

(3) CH. CAPPER, *The port and Trade of London,* London, 1862.

(4) SUPINO prof. C., *op. cit.*

(5) FRASER. MACDONALD, *Old Ocean Railwys,* London, 1893.

Ormai l'acciaio predomina, quasi esclusivamente, nelle costruzioni navali di tutto il mondo.

Il legno viene adoperato nella costruzione di velieri al di sotto di 400 tonnellate in quei Paesi dove abbonda il legname e scarseggia il ferro; l'uso del legno richiede minori sensibili spese e la costruzione di navi in legno è più conveniente nelle regioni meno avanzate sulla via del progresso, con commercio limitato, sprovviste di forti capitali.

Le navi metalliche, osserva il Supino, non sono adatte per il trasporto di certe mercanzie che, come lo zucchero, a cagione della sua umidità, corrode il metallo.

Le navi a vapore sono indiscutibilmente più veloci. (1)

La maggiore velocità dei vapori giova agli armatori, ai passeggieri ed ai commercianti i quali ultimi hanno così la possibilità di poter concludere - nel medesimo tempo che col trasporto a vela non avrebbero fatta che una sola operazione - tre o quattro operazioni commerciali.

Inoltre la velocità accresciuta fa sì che si possono trasportare mercanzie deperibili col prolungarsi del viaggio; fare uso delle operazioni a termine connesse colla sicurezza della consegna delle merci ad una data fissa; la velocità e la regolarità insieme facilitano il commercio di speculazione consentendo ai piroscafi di recarsi prontamente là dove le condizioni sono più favorevoli per un dato affare. (2)

È fuori dubbio che i progressi, veramente notevoli, raggiunti dalla tecnica navale in questi ultimi anni, dimostrano, sopratutto, in quei Paesi che, nelle vie del mare, veggono i vasti orizzonti di una nuova vita di feconda e sana attività per le giovani generazioni, l'importanza delle industrie marittime e l'utilità che ad esse si applichino gli intelletti migliori e più geniali.

Or non è molto dai grandiosi Cantieri Ansaldo di Sestri

---

(1) Per raggiungere i porti inglesi con velieri occorrono 75 giorni dal mar Nero e 20 giorni con vapori; da Alessandria d'Egitto 45 e 16; dall'India 120 e 45; il viaggio da Londra a Melbourne, che richiedeva 6 mesi, colle solite navi a vela e 90 giorni con *clippers,* si fa ora coi vapori in circa 25 giorni.

(2) SUPINO prof. C., *op. cit.*

Ponente, per conto della *Navigazione Generale Italiana,* (1) veniva varata la più grande nave della nostra marina mercantile destinata al servizio celerissimo pel Brasile ed il Plata.

Il *Duilio* (tale è il glorioso nome della nuova nave) è infatti il maggiore piroscafo delle nostre flotte mercantili ed anche il più grande di quelle estere, esercenti linee nel Sud America.

Il *Duilio* (2) avrà un gemello, il *Giulio Cesare,* identico per dimensioni, forza, tonnellaggio, tipo di nave; diversicherà solo nello stile dell'arredamento e della decorazione interna.

Questi vapori riduranno a soli 13 giorni e mezzo circa il viaggio Genova-Buenos-Ayres. (3)

La preoccupazione principale e costante degli uomini di governo, in questo momento di grave perturbazione economica, dev'essere quella di ridare vita ai Cantieri navali nazionali.

Per conciliare la difficoltà delle immediate ordinazioni ai Cantieri da parte degli Armatori, con la necessità di iniziare, immediatamente, i lavori, occorre che l'intervento dello Stato si esplichi intanto con l'ordinazione da parte di questo delle costruzioni di navi da carico. (4) Chè, non solo dal punto di

---

(1) Società che, ci auguriamo, saprà veramente divenire non solo italiana, ma *italianissima,* scuotendosi di dosso quel pò di polvere esotica che ancora può esserle rimasta aderente, fra le pieghe del vessillo nazionale, che, spiegato al vento, a poppa delle sue belle navi, ci riempie l'animo di gioia e di orgoglio.

(2) Lunghezza 200 metri; altezza 29; largezza 23; dislocamento 27 000 tonnellate; stazza 22 000; quattro motori a turbine della potenza di 23 000 H P; quattro eliche; 20 nodi all'ora di velocità.

(3) Un piroscafo di 26 nodi – che potrà essere la nave – tipo del domani – non potrà avere meno di 260 metri di lunghezza, uno spostamento minore di 60 000 tonnellate; una potenza di 80 000 cavalli e non potrà consumare meno di 2 000 tonnellate di carbone per ogni 24 ore di marcia.

Queste cifre dimostrano l'aumento considerevole delle dimensioni e del prezzo di costo di un piroscafo per ottenere un nodo di più di velocità.

(4) *Camera di Commercio e industria* di *Genova.* Relazione della commissione per lo studio del problema marittimo, pag. 11.

vista del fabbisogno della Marina, è necessario di porre mano alle costruzioni navali, ma anche perchè, se continuasse l'inazione dei Cantieri, non tarderebbe a manifestarsi ulteriormente lo *sviamento delle maestranze,* dedite a questa specie di lavorazione, ciò che aumenterebbe, in modo allarmante, la difficoltà di rimettere in azione queste industrie in un momento che fosse lontano da quello attuale.

Per ottenere che i costruttori inizino i lavori, anche prima delle ordinazioni da parte degli Armatori, è necessario che lo Stato garantisca ai cantieri che, a costruzione finita, la nave sarà venduta ad un prezzo minimo sufficiente a coprire il costo ed a consentire un giusto beneficio.

A costruzione ultimata la nave dovrebbe essere posta in vendita in una gara aperta a tutti. (1) Ove il prezzo risultasse maggiore di quello minimo garantito dallo Stato, la eccedenza potrebbe anche andare ripartita - in proporzioni da stabilirsi - fra il costruttore e lo Stato il quale verrebbe a percepire un beneficio in correspettivo della garanzia inizialmente prestata. Ove invece la licitazione non fosse sufficiente a coprire il minimo della garanzia, lo Stato avrebbe facoltà di autorizzare egualmente la vendita al maggiore offerente, accollandosi la differenza.

Le costruzioni in regime di garanzia statale rappresentano il sistema attualmente più efficace e adatto alle difficoltà dei tempi.

Sempre dal punto di vista della tutela del beneficio dello Stato, pienamente corrispondente con l'interesse della pubblica economia, è desiderabile che le costruzioni possano essere portate a compimento in breve periodo il quale dovrebbe essere obbligatorio per i cantieri, salvo casi di forza maggiore.

Infatti è evidente che, quanto prima le nuove navi saranno in grado di funzionare, maggiori saranno i vantaggi per la pubblica economia e maggiori le probabilità di poter usufruire del periodo di elevatezza dei noli, in modo da evitare allo Stato

---

(1) I mezzi di trasporto (ferrovia, navigazione ecc.) hanno, prevalentemente, un carattere industriale; bisogna quindi che, ove lo Stato ne sia il gestore, esso ne faciliti quanto più possibile l'industrializzazione e la commerciabilità al fine di alleggerire, al massimo grado, codesti mezzi dalle ingombranti, faragginose e deprimenti pastoie burocratiche.

gli oneri derivanti dalla garanzia, e, anzi, da consentirgli dei benefici.

È prevedibile che i cantieri nazionali, per condurre a termine le navi, avranno bisogno di anticipazioni atte ad attenuare la forte immobilizzazione di capitale derivante dai sopracosti. Queste anticipazioni, non potendo essere fatte nella consueta forma di acconto sul prezzo - in quanto che verrebbe ora a mancare il committente - devono essere fatte dallo Stato.

Una delle forme migliori, che queste anticipazioni potrebbero assumere, consiste nella fornitura di materiali acquistati e trasportati dall'estero da parte dello Stato, materiali i quali dovrebbero essere considerati al prezzo di costo in modo che possono affluire, su questa industria, i vantaggi derivanti dai mezzi di acquisto e di trasporto che lo Stato ha a propria disposizione.

In tempi normali gli acquisti dall'estero si potevano eseguire senza limite in confronto del fabbisogno, (1) e il problema aveva soltanto dei confini d'indole finanziaria rispetto alla disponibilità del capitale ed al tornaconto dell'investimento di esso nelle navi.

Oggi gli acquisti dall'estero, (2) sia del materiale nuovo, sia di quello usato, presentano delle difficoltà grandissime fino a rasentare la impossibilità.

Molte nazioni belligeranti e neutrali vietano, inflessibilmente, il trapasso di bandiera, onde diventano molto aleatori i contratti di acquisto che possono essere tentati malgrado tali divieti.

Ad ogni modo l'ostacolo maggiore consiste nella elevatezza dei prezzi, la quale costituisce un divieto finanziario anche più rigoroso di quello politico.

Non bisogna però escludere, in modo assoluto, che, anche gli acquisti all'estero, concorrano ad accrescere la nostra flotta da carico sempre che lo Stato contribuisca a risolvere la parte

---

(1) *Camera Commercio Genova, op. cit.*

(2) L'Inghilterra, che vuole riportare alla sua massima efficienza, la sua marina commerciale ha declinato – per ora – qualsiasi commissione di vendita di vapori a favore di stranieri.

finanziaria del problema in confronto degli enormi rischi inerenti al probabile deprezzamento delle navi in un periodo successivo, più o meno prossimo, a quello attuale. (1)

Nel porre termine a queste considerazioni, possiamo affermare che le condizioni del nostro Paese sarebbero, oggi, ben diverse e migliori se fossero state ascoltate, a tempo, le voci concordi che, per tanti anni, sono partite, inutilmente, dalla classe marittima per la tutela degli interessi nazionali che si svolgono sul mare. Le conseguenze dell'abbandono, nel quale è stato lasciato il nostro naviglio mercantile ed il nostro assetto portuario, sono così gravi che ormai hanno convinto anche i più restii.

I danni non si limitano al campo finanziario, ma si estendono a quello politico. Se noi avessimo potuto disporre di una flotta mercantile doppia di quella che abbiamo, avremmo

---

(1) In una recente seduta della Camera di Commercio di Genova il suo illustre Presidente ebbe a dichiarare di avere fatte premure anche presso il nuovo Ministero in ordine alla convenienza da parte dello Stato di promuovere le costruzioni e gli acquisti dall'estero del materiale nautico, facendo presente come il maggiore ostacolo che conviene rimuovere è quello relativo agli *oneri fiscali* dai quali le nuove costruzioni ed i nuovi acquisti dovrebbero essere esenti fintantochè i proventi di esercizio non abbiano consentito l'ammortamento del sopraprezzo che, oggi, è necessario sborsare. In questo temporaneo esonero non vi è alcun aggravio per l'Erario in quanto che la mancanza di navi nostre costringe lo Stato ed i privati a pagare i noli agli stranieri che il fisco non può colpire.

Si fece anche presente da uno dei Consiglieri che da oltre quattro mesi è stata avanzata al Governo una proposta da parte degli armatori che può riassumersi così: lo Stato noleggiava dei piroscafi di bandiera estera a più di due sterline al mese per tonnellata. Questo nolo consente un ammortamento del valore della nave in ragione di circa L. 720 all'anno per tonnellata. Allora era possibile acquistare navi a circa 145 dollari per tonnellata di portata, cioè a circa lire 900. Perciò ove il governo avesse assicurato uguali condizioni ai nostri armatori, che avessero assunto l'obbligo di acquistare piroscafi dall'estero, avrebbe dato la possibilità – e offerto un adeguato tornaconto, sia agli armatori, sia a sè stesso – di aumentare il naviglio Nazionale.

Anche la Federazione degli Armatori liberi italiani aveva proposto al governo, per facilitare le costruzioni, l'introduzione in Italia dei materiali che mancano garantendo gli Armatori da qualsiasi aggravio di tasse di profitti di guerra fino a che essi armatori non fossero riusciti ad ammortizzare i vapori così costituiti fino al prezzo che correva prima della guerra.

potuto provvedere al nostro fabbisogno senza forti aggravi ed evitando delle onerose dipendenze dell'estero. (1) Anche nei rapporti con i nostri Alleati avremmo potuto spiegare maggiore forza che ci avrebbe consentito di risolvere, con minori sacrifici, i problemi che abbiamo dovuto trattare con essi, accanto a quelli urgentissimi della fornitura delle navi.

Occorre provvedere nella quantità necessaria e con la massima sollecitudine ad assicurarci una flotta mercantile, ma occorre, sopratutto, che nei rapporti, fra Stato ed Armatori, le garanzie date sieno mantenute. (2)

---

(1) Esempio tipico e recente gli altissimi noli impostici dalle bandiere estere per i carboni, i cereali ecc.

(2) In un Consiglio di Ministri, tenutosi durante l'agosto u. s., sono stati adottati alcuni provvedimenti, su proposta del Ministro dei trasporti, intesi a favorire lo incremento immediato della Marina Mercantile:

1. I redditi dei piroscafi da carico *(cargo-boats)* acquistati all'estero e che entreranno a far parte della Marina Mercantile Nazionale, entro due anni da oggi, saranno esenti dall'imposta di R. M. e dalla sovrimposta straordinaria di guerra durante i primi tre anni del loro esercizio effettivo.

2. Ai piroscafi da carico costruiti nei cantieri nazionali, con dichiarazione di costruzione posteriore al 24 maggio 1915, e che entrino a far parte della Marina Mercantile Nazionale, con inizio del loro esercizio effettivo entro il 31 dicembre 1918, saranno accordate le stesse esenzioni di imposta o sovrimposta per la durata di anni quattro.

3. Ai piroscafi da carico messi in costruzione nei cantieri nazionali dopo la pubblicazione di questi provvedimenti, e durante l'intera durata della guerra, è accordata l'introduzione in completa franchigia doganale del materiale di provenienza estera, necessario alla costruzione di tutte le parti della nave cioè scafi, apparati motori, caldaie ed apparecchi ausiliari.

4. Ai piroscafi stessi è accordato un compenso di costruzione di lire 85 per tonnellata di stazza lorda ai sensi dell'art. 4 della legge 13 luglio 1911, rimanendo, come è naturale, assorbito il compenso daziario di cui all'art. 2 detta legge, visto che i materiali saranno esenti da dazio di entrata.

Per la costruzione delle macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari, rimangono invariati i compensi stabiliti dall'art. 8 detta legge. (Dai competenti si calcola in lire 105 per tonnellata di stazza lorda la media dei due compensi).

5. I piroscafi da carico, costruiti come sopra è detto nei cantieri nazionali, devono entrare in effettivo esercizio entro due anni dalla dichiarazione di costruzione. Ove mai questo termine fosse sorpassato, il

Cap. III.

Gli Armatori liberi.

Mentre tutte le bandiere estere, le più ricche e le più povere, l'inglese e l'ellenica, si sono a loro bell'agio precipitate nei nostri mari e vi si sono arricchite, (1) come mai la marina mercantile italiana che potrebbe avere su di esse, se non altro, il grande vantaggio della simpatia nazionale segue l'ascensione degli scambi così torpidamente?

Perchè gli italiani non amano il mare e non credono all'avvenire delle industrie marittime.

Perchè gli italiani non amino il mare, essi di cui si può dire come dei greci che nascono coi piedi nell'acqua, essi che hanno, come l'Inghilterra, più grande di quella inglese, una tradizione marinara che si perde nel tempo, non è qui il caso di ricercare. Si sarebbe potuto ciò dire allora quando le nostre repubbliche marinare avevano perduto, con la libertà, il gusto del mare; incorporate in Stati che non traevano dalle

---

costruttore non avrà diritto ad altro compenso fuorchè quello fissato dalla legge attualmente in vigore.

6. Tanto i piroscafi acquistati, quanto quelli costruiti, ai sensi delle disposizioni precedenti, godranno di un anno di esenzione da qualsiasi requisizione civile o militare o trasporto obbligatorio, da computarsi dalla data dell'atto di nazionalità.

7. Il Ministro dei Trasporti, sentita la Commissione centrale del Traffico, può determinare le condizioni pel trasporto dall'estero in Italia, su piroscafi requisiti di tutti i materiali occorrenti alla costruzione dei vapori da carico nei cantieri nazionali.

8. Per godere dei benefizi delle presenti disposizioni i piroscafi dovranno essere di intera proprietà di cittadini italiani o di Società legalmente costituite in Italia e nelle quali il Presidente del Consiglio di Amministrazione, l'amministratore delegato e la maggioranza effettiva dei consiglieri siano cittadini italiani.

Essi dovranno essere classificati nel registro nazionale italiano, conservare tale classifica almeno durante cinque anni e non essere venduti, durante questo periodo, a persona o società non autorizzate ad essere proprietarie di navi italiane.

(1) Tullio Giordana, *Lo sciopero dei transatlantici.*

industrie marittime le ragioni di vita, esse si volsero alla terra ferma. Ora esse hanno riacquistata la libertà, ma non forse le energie che i loro governi particolari derivavano dal senso che la ricchezza doveva venire dal mare, dalla necessità di mandare ogni giorno qualche Giasone alla ricerca del vello d'oro.

Da una parte i ricchi - e l'industria marittima ha più che mai bisogno di grandi capitali - si sono innamorati del reddito scarso, ma sicuro delle terre; (1) dall'altro il Governo non ha compreso abbastanza la convenienza economica di favorire le audaci iniziative con provvedimenti legislativi e con speciali incoraggiamenti.

Questa scarsissima simpatia per il mare è la causa delle strettezze in cui si dibatte anche la nostra marina libera.

Abbiamo armatori a Genova, a Napoli, in Sicilia che trafficano con vecchi « *cargo-boats* » comperati di seconda mano di appena 580 000 tonnellate complessivamente, e pochi armatori angustiati dalla scarsità del denaro, dall'incertezza delle leggi, malsicuri nelle previsioni a causa delle violenti maree dei noli sulle quali non possono influire per l'esiguità della loro flotta e per le discordie intestine.

Benemerita gente che resiste malgrado tutto, nella diffidenza generale, meravigliata di sentire ripetere, magari in un programma di governo, che ci si preoccupa seriamente della Marina Mercantile, ma le promesse restano sempre allo stato... di preoccupazione e nulla più.

Gente che guadagna, sì, e che ha guadagnato, ma attraverso tante amarezze, che è disgustata dell'industria e fugge appena può, appena le riesce di accollare a qualche altro le *carrette* così ingegnosamente rappezzate sotto il minio.

No, non è da questi Armatori che si potrà sentire l'elogio del mare.

Come agli agricoltori, così ai navigatori, bisogna lasciare maggiore libertà di respiro.

---

(1) Molteplici sono le cause che determinano il nostro scarso reddito agricolo: in una nostra pubblicazione edita nel 1910, e dal titolo *Evoluzione.... o rivoluzione.... agraria ?,* le abbiamo in parte accennate.

In un prossimo nostro studio sull'economia agraria nazionale dimostreremo, con maggiore evidenza, le vere ragioni della decadenza agricola in Italia, nè tralasceremo d'indicarne i rimedi.

Un primo provvedimento salutare che gioverà, indiscutibilmente, alla Marina Mercantile - provvedimento che da saggi Governi di un paese, che è sito tra i mari, avrebbe dovuto adottarsi da moltissimo tempo - è la costituzione del nuovo Dicastero dei Trasporti Ferroviari e Marittimi.

Colla Marina da guerra la Marina Mercantile - salvo che per servizi sussidiari appunto in caso di guerra - non ha nulla a che vedere.

La prima ha l'onorifico compito di provvedere alla difesa del Paese, se esso viene minacciato dalle vie del mare; la seconda ha per fine di accrescere i traffici marittimi, di agevolare gli scambi commerciali internazionali, di trasportare i nostri lavoratori là ove la mano d'opera è ricercata e richiesta.

Era quindi logico che un ramo di servizio di tanta importanza, per l'economia nazionale, cessasse di far parte di un Dicastero (1) in cui, evidentemente, dalla sua suprema direzione non poteva darsi, ad uffici di carattere amministrativo e commerciale, quel fervore d'opera e quel contributo d'entusiasmo che, insistentemente, richiede il pacifico naviglio mercantile apportatore di fecondo lavoro e di ricchezza nelle sue continue peregrinazioni attraverso i mari.

La marina libera, in ispecial modo, dovrà vivere in un regime di massima libertà. Certo, come l'armatore preferisce che la sua nave torni a solcare le acque della Patria, così si

---

(1) Con Decreto luogotenenziale, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, sono stati trasferiti al Ministero dei Trasporti la Direzione Generale della Marina Mercantile, la Commissione Centrale pel Traffico Marittimo, l'Ispettorato dei servizi Marittimi, il Consiglio superiore della Marina Mercantile, e, tutti, posti alla dipendenza diretta del Sottosegretario di Stato onorevole Ancona.

La competenza e l'energia dell'on. Ancona ci affidano intieramente che l'azione di Stato, rivolta alla soluzione del problema, debba essere pari all'importanza di questo. Economista, come egli è, di squisito senso pratico e di meravigliosa ampiezza e organicità di vedute, ha mostrato, anche prima di assumere il Sotto-portafogli dei trasporti, di essersi reso conto, in modo preciso ed esauriente di tutte le questioni di fatto, in tutte le loro interferenze, del grosso problema al quale è affidata tanta parte della ricchezza nazionale avvenire. Uomo di governo, siamo certi egli saprà promuovere provvedimenti definitivi capaci di disciplinare i servizi ferroviari e marittimi, le vere arterie del grande organismo statale.

potrà raccomandare alle Amministrazioni pubbliche ed ai caricatori privati di scegliere, nei limiti della convenienza, navi di bandiera italiana; e ciò avverrà naturalmente quando la nostra flotta sia posta in condizioni, per numero e per modernità di scafi, di affrontare la concorrenza estera; ma non devonsi porre limiti all'attività della Marina italiana il cui campo sono i mari di tutto il mondo. (1)

In linea di principio, (2) il contegno dello Stato nei riguardi della Marina Mercantile dovrebbe ispirarsi alla formola di *fare non molto, ma bene*. Non si tratta di alimentare artificialmente l'industria dei noli, ma di incoraggiare la creazione del tonnellaggio che è, per ora, sproporzionatamente inferiore alle esigenze del traffico; quando il tonnellaggio ci fosse esso potrebbe e dovrebbe vivere da sè, senza costare nulla allo Stato, anzi rendendogli eminenti servizi.

Perciò non può riconoscersi l'opportunità e la convenienza di assicurare alla Marina da carico il trasporto, totale o parziale, delle merci che, in prevalenza, s'importano in Paese come grano, carbone, minerali. L'armatore, a parità di condizioni, preferisce di far venire in Italia le sue navi; ma può avere, viceversa, la convenienza di esercitare un traffico fra porti esteri il che, oltre a consentirgli un maggior guadagno, gli permette d'introdurre in Italia più di quanto guadagnerebbe se i suoi vapori venissero a scaricare in Paese. (3) Così l'oro esportato sotto forma di noli, pagati ad armatori esteri, rientra con un margine di profitto e ristabilisce a favore della Nazione la bilancia finanziaria.

Il vincolare poi le navi italiane, con trattati preventivi a lunga scadenza, ci sembra contrario ai canoni fondamentali dell'economia.

L'industria marittima vive, normalmente, della utilizzazione delle condizioni del mercato e l'abilità dell'armatore sta ap-

---

(1) *Federazione degli Armatori Liberi Italiani.* — Relazione al Comitato Parlamentare per la Marina Mercantile.

(2) Relazione cit.

(3) SUPINO prof. CAMILLO, *op. cit.* a pag. 134, 135 e 136 dove l'illustre economista espone i beneficî che, in un regime di ampia libertà, gli armatori inglesi, coi loro *cargo-boats* o *tramps,* ritraggono in un succedersi di richieste per trasporti di mercanzie da questo o quello scalo marittimo.

dunto nel saper cogliere le opportunità, nel prevedere gli alti e i bassi nei prezzi delle derrate, nel tener conto delle oscillazioni che avvengono nel termometro economico mondiale, nel prevenire le operazioni altrui, nel destreggiarsi insomma in quel giuoco della concorrenza in cui sta il segreto del successo. (1)

Come nel giuoco di Borsa vince colui che, pur disinteressandosi di ciò che avviene fra gli angusti confini, ove vivono gli agenti di cambio e quella pleiade di parassiti, che sbarcano il lunario correndo dietro, quotidianamente, alle notiziole di cronaca, - sa rapidamente compendiare, in lucida sintesi, la situazione generale di tutto il movimento economico finanziario della piazza, così, nel traffico sul mare, riporterà vittoria quell'armatore che, libero nei suoi movimenti, incoraggiato nelle sue audaci iniziative, sicuro di protezione all'ombra della sua bandiera, intuirà la necessità di spostamenti di mercanzie da un luogo ad un altro, ascolterà più attentamente la voce degli esportatori e degli importatori dei singoli Paesi che, per le vie del mare, inoltrano i loro prodotti, deciderà fulmineamente circa la rotta dei suoi vapori.

Occorre quindi un calcolo diligente ed una valutazione precisa di contingenze variabili, ed è da questi calcoli che esce, in tempi di *magra*, il profitto dell'industria.

Se le navi fossero legate a determinati approvvigionamenti, spesso sarebbero costrette a navigare in perdita e l'industria andrebbe incontro alla rovina. (2)

---

(1) Supino, *op. cit.* Nella navigazione dove i trasporti sono assunti da privati, vince chi riesce a contentare meglio il pubblico, chi sa seguire meglio i criteri economici nei rapporti fra reddito e spese.

(2) Recentemente è stato emanato un decreto luogotenenziale che istituisce la *Commissione per il traffico marittimo,* la quale provvede, nella più larga misura possibile, al trasporto per mare, da porti esteri a porti nazionali, dei materiali appartenenti alle varie Amministrazioni dello Stato e che le interessino direttamente. La Commissione è incaricata: di coordinare i servizi portuali e ferroviari e di sollecitare – compito importantissimo, spesso imperfettamente assolto finora e non senza deplorati inconvenienti – l'inoltramento delle merci verso l'interno; di avvalersi di navi nazionali requisite od estere noleggiate; di vigilare che tutte le navi mercantili nazionali, anche se non requisite, sieno impiegate col maggiore rendimento nell'esclusivo interesse dell'economia nazionale.

Noi pure siamo del medesimo avviso della Camera di Commercio di Genova che, anche nel campo della requisizione delle navi da carico, appartenenti ad Armatori privati, il miglior sistema è quello di affidare l'esercizio delle navi ai rispettivi Armatori, con determinati vincoli atti ad assicurare che l'esercizio venga fatto ad esclusivo beneficio dei trasporti che interessano la pubblica Amministrazione, oppure la privata economia nazionale. Soltanto chi conosce del tutto la nave, come il suo Armatore, è in grado di trarre intiero il profitto dalla potenzialità che quel determinato mezzo di trasporto può sviluppare.

Si è cercato di assicurare il beneficio del concorso di competenza da parte dell'Armatore mediante il sistema del compenso in base alla tonnellata-miglio sostituito a quello del *time-charter* (1); ma i risultati economici del nuovo metodo non sono ancora tali da costituire un adeguato miglioramento in confronto del passato, data la esiguità del compenso stabilito in confronto dei noli correnti. Perciò, per incoraggiare maggiormente l'industria dell'armamento e per conseguire quei migliori risultati che il sistema può e deve dare, occorre armonizzare meglio i compensi che lo Stato accorda, con quelli che sarebbero conseguibili sul mercato mondiale dei noli. Vi è inoltre da osservare che il sistema di compenso, attualmente in uso per le navi requisite col metodo della tonnellata-miglio, non offre adeguati correspettivi per l'Armatore che volesse affrettare le operazioni di discarico con adeguati premi a coloro che sono incaricati di liberare la nave. Occorre quindi di integrare, in tale senso, i compensi da accordare dallo Stato all'Armatore nel caso in cui, con suo dispendio, ottenga di affrettare le operazioni di discarico.

A questo proposito riuscirebbe molto efficace una convenzione fra lo Stato e l'Armatore la quale fissasse la misura di trasporto che la nave dovrebbe dare in confronto dello Stato, consentendo che, raggiunto tale limite, l'Armatore potesse utilizzare la nave per proprio conto, sia pure limitatamente ai trasporti che interessano l'economia nazionale.

Così facendo l'Armatore avrebbe il massimo tornaconto ad

---

(1) Dalla relazione cit.

affrettare - anche a proprie spese - tutte le operazioni inerenti al carico, alla navigazione ed al discarico; e l'economia nazionale verrebbe a risentire maggiori benefici dalla più intensa utilizzazione della nostra flotta mercantile.

Da coltivarsi, perchè possibile e vantaggiosa, l'iniziativa ventilata che la classe degli Armatori italiani - collettivamente considerata - venga ad assumere la gestione globale del naviglio, impegnandosi ad eseguire i trasporti in quantità complessivamente superiore a quella che si otterrebbe colla gestione di Stato.

Occorre preoccuparsi anche della migliore utilizzazione delle navi provenienti dalla bandiera estera, che ora sono gestite dallo Stato. Fin che si è trattato del movimento di pochi piroscafi, l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, ha fatto quanto ha potuto. Ora però che, per effetto di requisizioni, di noleggi a *time-charter* e di acquisti, il naviglio in parola è notevolmente aumentato, si rende necessario utilizzare altri mezzi di amministrazione.

Anche queste navi potrebbero essere affidate, vantaggiosamente, agli Armatori italiani che saprebbero cavarne il massimo rendimento nell'interesse dello Stato e proprio.

Lo scoppio della guerra europea nell'agosto 1914 (1) sorprese il mondo ad un momento in cui la tendenza dei noli volgeva al ribasso (2).

---

(1) Francesco Lanza, *L'enorme rialzo dei noli.*

(2) Riproduciamo qui alcuni dati sui noli di Cardiff, tratti dalle quotazioni del Lloyd:

	Media decennio 1903-1912	1913	1914
Gennaio	7,1184	10,7787	6,6041
Febbraio	7,7308	11,0800	7,2948
Marzo	7,6510	9,0120	7,2007
Aprile	6,9531	8,9657	7,2755
Maggio	7,1173	9,2460	7,4687
Giugno	6,9227	9,4926	7,6954
Luglio	6,4936	8,6701	7,1086
Agosto	6,2019	8,3092	8,3250
Settembre	6,8139	9,4899	7,3290
Ottobre	7,1918	9,2210	7,9170
Novembre	7,5838	7,8888	14,4330
Dicembre	7,5665	7,4482	16,9916

Si rileva dallo specchietto riprodotto in nota che la media di scellini 7,1086, per i noli Cardiff, nel mese di luglio 1914, fu inferiore alle quotazioni medie dei cinque mesi precedenti dello stesso anno, e, tendendo ad avvicinarsi alla media del decennio 1903-1912 (scellini 6,4936), rimase sensibilmente al di sotto della media dei noli quotati in tutti i dodici mesi del 1913; media che da scellini 11,08, nel febbraio, declinò a scellini 7,4482 nel dicembre.

Il ribasso dei noli era dunque un fatto incontestabile prima della guerra europea (1). Tanto che il prof. Camillo Supino, autorevole membro del Consiglio Superiore della Marina Mercantile, alla domanda se il ribasso dei noli sarebbe continuato ancora per molto tempo, rispondeva: « Per quanto le previsioni nel campo dei fenomeni sociali sieno sempre incerte, se non fallaci, nulla ci autorizza a pensare che si possa avere un arresto nel ribasso dei noli, perchè tutte le cause che lo producono continueranno ad operare con sempre maggiore intensità. E finchè i progressi tecnici ci daranno navi di costruzione sempre più perfette, mosse da macchine più efficaci e meno dispendiose, finchè il progresso economico accrescerà la ricchezza di ogni Paese e farà moltiplicare gli scambi fra le varie regioni della terra, il costo dei trasporti marittimi dovrà necessariamente diminuire e dovrà perciò diminuire il prezzo che per essi si paga ».

In conseguenza, invece, dello spaventoso conflitto europeo le quotazioni dei noli Cardiff, attinte a fonti competenti (2), registrarono i seguenti prezzi:

---

(1) Sulla fine del luglio 1916 è stato ridotto il nolo dei trasporti del carbon fossile dall'Inghilterra in Italia per le Ferrovie. Mentre il prezzo era prima di 90 a 92 scellini per tonnellata, oggi i noli praticati da Cardiff a Genova ammontano a 62 scellini. Calcolando lo scellino a lire 1,60 il risparmio effettuato ammonta a lire 48 per tonnellata.

Poichè le Ferrovie dello Stato, non solamente consumano ingente quantità di carbone fossile, ma ne fruiscono, in certa misura, anche talune industrie, il risparmio sarà sentito dall'Azienda ferroviaria e dai privati insieme.

I piroscafi adibiti a tale servizio invece di ritornarsene vuoti, fanno scalo nei porti spagnuoli ove caricano minerale per l' Inghilterra.

(2) LANZA, *op. cit.*

fine luglio 1914	scellini	7	per	tonnellata
24 maggio 1915	»	26	»	»
10 gennaio 1916	»	80	»	»

e così, dallo scoppio della guerra europea al principio dell'anno in corso, i noli Cardiff sono più che decuplicati.

È superfluo il ricordare che le guerre di Crimea, Greco-Turca, Ispano-Americana, del Transwaal produssero un forte aumento di noli, conseguenza inevitabile di una accentuata domanda di tonnellaggio; ad ogni modo mai si toccarono le cifre raggiunte nell'attuale conflitto (1).

Nel suo studio il Lanza (2) tende a dimostrare che le conseguenze di questo aumento, non solo sono enormi, ma catastrofiche.

Preso come termine di paragone il consumo di 10 milioni di tonnellate di carbone, scaricato nei porti del Regno durante il 1913, se ne deduce che, se per importare queste diecimila tonnellate di carbone, in ragione di un nolo medio di 8 scellini per tonnellata, l'Italia pagò alla Marina Mercantile 4 milioni di sterline, per importare la stessa quantità di carbone con un nolo di 80 scellini, per tonnellata, dovrebbe pagare 40 milioni di sterline, ossia 36 milioni di sterline in più. Vale a dire, al valore attuale della lira sterlina, che supera le 32 lire nostre, l'Italia dovrebbe pagare in più alla Marina Mercantile *un miliardo e centocinquanta milioni.*

Ora, osserva l'egregio scrittore, è questo un calcolo all'ingrosso, poichè l'importazione del carbon fossile in Italia è andata diminuendo nel 1915; ma non è affatto esagerato affermare che, se i noli Cardiff continuassero a mantenersi così alti, il nostro Paese dovrebbe pagare, in più del normale, alla Marina Mercantile dai 700 agli 800 milioni in un anno ed in oro.

Si domanda di chi andrebbe a beneficio questa ingente

---

(1) Solo nel 1894, per effetto della guerra fra la Cina ed il Giappone, i noli crebbero del trecento per cento.

Tutto il tonnellaggio navale disponibile fu attratto nell'Estremo Oriente. I noli raggiunsero la cifra indicata quando si verificò, nell'autunno di quell'anno, un grande movimento di grani, dagli Stati Uniti per l'Europa, fortemente inceppato su quella linea per la scarsità di navi.

(2) LANZA, *op. cit.*

massa aurea e ci si risponde che, per più della metà alla Marina Mercantile inglese ed ellenica, e per un quinto alla Marina Mercantile italiana. In altre parole, per la sola importazione del carbon fossile la Marina Mercantile italiana lucrerebbe circa 160 milioni di più in un anno e gli altri 640 milioni verrebbero assorbiti dalle Marine Mercantili estere.

L'argomento che ha, per noi, un' importanza capitale - specialmente in questo periodo così difficile per il regolare funzionamento della navigazione in genere - ci consiglia, giacchè questo modesto lavoro ha per iscopo principale di risollevare le sorti della nostra Marina Mercantile, terribilmente depressa per una infinità di ragioni dolorose e deplorevoli ad un tempo, e *sopratutto quelle della Marina libera*, ci consiglia di ascoltare la difesa degli Armatori italiani, per bocca del l' egregio Presidente della loro Federazione, della cui probità fanno fede le esplicite dichiarazioni con le quali volle rispondere eloquentemente alle accuse mosse a lui ed a' suoi colleghi.

Che l' aumento dei noli non sia creato dagli Armatori italiani (1) è inutile spiegarlo, chè nessuna persona in buona fede può crederlo.

I vapori, esclusivamente da carico di portata dalle 4000 tonnellate in su ed appartenenti alle Nazioni alleate o neutrali, escluse la Norvegia e l'Olanda, ascendono a circa 3700, mentre quelli italiani sono, purtroppo, appena 182.

Non è dunque possibile, semprechè si voglia giudicare col buon senso, di pensare che una proporzione che raggiunge appena il 0,05 sul totale dei vapori utilizzabili a trasporti, possa avere la benchè minima influenza sul costo degli stessi.

Si è detto, e sì è sostenuto, che il quinto del prodotto di una fantastica ridda di milioni andrebbe ad esclusivo vantaggio della Marina Mercantile Italiana.

Ora dei 182 vapori italiani, sopra indicati, 91 sono requisiti dal Governo, senza contare circa altri 25, di portata inferiore alle 4000 tonnellate, ciò che vuole dire quindi che il 65 % circa del tonnellaggio italiano è messo fuori del mercato libero e serve le diverse amministrazioni governative.

---

(1) *La difesa degli Armatori italiani.* Lettera del Presidente della Federazione.

Quanto costa a tali amministrazioni governative il trasporto in Italia del grano e del carbone fatto con vapori italiani?

Secondo la tariffa, attualmente in vigore, imposta agli Armatori cogli ultimi Decreti Luogotenenziali, il nolo concesso agli Armatori Italiani corrisponde a lire 18,75 sulla portata del rispettivo vapore ed a mese, mentre il nolo corrente è di lire 52 (scellini $^{32}/_{6}$ a 1,60), donde la conseguenza logica che il trasporto di una tonnellata di carbone o di grano sarà proporzionatamente di altrettanto inferiore. Se quindi, oggi, per trasportare una tonnellata di carbone da Cardiff all' Italia si spendono lire 140, il Governo non dà, e non dovrebbe spendere, coi vapori italiani, che lire 50,48. Il nolo attuale per il carbone dall' Inghilterra è di lire 140, dagli Stati Uniti lire 180; per il grano dagli Stati Uniti lire 200 e dal Plata lire 250.

Il nolo dato dal Governo all'Armatore Italiano, considerate le enormi maggiori spese che gli Armatori devono, in questi tempi, sopportare per assicurazioni, aumenti paghe, differenza cambi, aumento viveri, maggiore costo riparazioni ecc. corrisponde appena al 50 % di più di quello che essi avevano prima dello scoppio della guerra.

Si tratta quindi di un reddito modestissimo, relativamente ai tempi attuali ed ai guadagni che stanno, invece, ricavando la maggior parte delle industrie italiane.

La Marina Mercantile Italiana risulterebbe avere ancora disponibili circa 90 vapori.

Di questi la massima parte fu, dagli armatori, noleggiata a lunga scadenza ad industrie private, cui premeva assicurarsi il rifornimento delle loro materie prime o del loro combustibile, e, siccome all'inizio delle requisizioni governative, il nolo imposto dal Governo era del 50 per cento più basso ancora di quello, che attualmente si paga, gli armatori si affrettarono, per timore della requisizione, ad impegnare, per un lungo tempo, i vapori che ne erano rimasti esenti.

Di tutti i vapori italiani forse un decimo solo sta fruendo degli altissimi tassi ora in corso; la marina inglese, invece, la quale ha ben 2297 vapori della portata di oltre 4 000 tonnellate, e dei quali solo 600 sono requisiti, e le marine neutrali,

ritraggono quegli enormi utili del cui guadagno si accusano invece gli armatori italiani. (1)

La requisizione poi rappresenta, per un armatore, una interminabile sequela di complicazioni, di differenze, di ritardi

---

(1) Gli Armatori inglesi fanno, dal loro canto, osservare che non intendono certamente rifiutarsi di assumere la parte che loro spetta nei nuovi oneri finanziarii imposti dall'attuale guerra; tuttavia essi hanno il dovere, nell'interesse appunto dell'economia nazionale, di far presente al loro Governo i gravissimi danni che deriverebbero al Paese qualora si volesse estendere anche agli Armatori l'imposta sugli extra-profitti dovuti alla guerra.

Occorre tenere presente, a questo riguardo, che la guerra ha causato all'armamento inglese una perdita di *capitale* veramente enorme, se si tiene conto delle navi mercantili perdute per cause derivanti appunto dalla guerra; per quanto le navi perdute fossero in gran parte assicurate, rimane fuori d'ogni discussione che le somme pagate per esse agli assicurati sono ben lontane dall'essere sufficienti per procurarsi del nuovo tonnellaggio, dato e non concesso che fosse possibile il procurarsene.

Inoltre, per lungo tempo, dopo la conclusione della pace, il prezzo delle nuove navi si manterrà altissimo, proprio quando la concorrenza fra le Marine Mercantili delle varie Nazioni si disputerà più accanitamente ogni mercato ed ogni linea. È quindi evidente che se il governo dovesse prelevare il 50 % dei maggiori profitti che, rispetto al tempo di pace, ricava l'armamento, gli armatori vedrebbero svanire ogni loro riserva di capitale e non potrebbero, in modo alcuno, provvedersi delle nuove navi necessarie a rimpiazzare quelle perdute, per causa della guerra, e si troverebbero quindi, proprio nel momento in cui avrebbero maggior bisogno di assistenza o di appoggio, in gravissime condizioni d'inferiorità rispetto agli armatori stranieri, non ultimi certamente, tra questi, i tedeschi.

Le navi mercantili che battono bandiera neutrale ritraggono, oggi, profitti enormemente superiori a quelli delle navi inglesi e quindi provvedono ai loro armatori un fondo di riserva che, alla conclusione della pace, *funzionerà come un formidabile fondo di guerra* per l'accanita lotta commerciale e mercantile che si accenderà non appena si acqueterà quella delle armi.

Bisogna tenere anche presente che, cedendo le sue navi allo Stato, a noli enormemente inferiori a quelli che avrebbe potuto ottenere sul libero mercato, la Marina Mercantile ha già dato un notevole contributo all'erario.

I profitti delle società di navigazione dei Paesi neutrali Svezia, Norvegia, Danimarca ed Olanda durante la guerra sono effettivamente rilevanti confrontandoli con quelli ottenuti nell'anno 1913.

Il posto d'onore spetta alla *Svezia;* tutte e quattro le maggiori società di Navigazione Svedese hanno dato, durante il primo anno di guerra,

nei pagamenti, di perdita di tempo sotto ogni forma, di guai di ogni genere; la requisizione vuole dire avere la sua proprietà maggiormente esposta al pericolo di distruzione senza poterla sostituire; vuole dire essere privo della possibilità di vendere la propria nave.

I noli ed i carboni sono i due lati di uno stesso problema che è indispensabile ed essenziale risolvere per la vittoria degli Alleati. (1)

La questione del carbone può domani essere quella stessa dei grani, della carne, dei materiali primi per la guerra. Conviene anche non dimenticare che la guerra economica degli Alleati contro la Germania dovrà continuare, senza il minimo atto di debolezza, dopo conclusa la pace ove si voglia conseguire veramente il frutto della vittoria. (2)

---

dividendi maggiori di quelli distribuiti nel 1913; la « Svea » è passata dall'8 % al 9 %; la « Transatlantia » dal 6 % al 7 %; la « Svenska Lloyd » dal 10 % al 14 %; l' « America – Messicana » dal 10 % al 18 %.

Fra le principali società marittime della *Norvegia*, la « Bergereske » dal 7 % al 7 ½ %; la « Norden fleldsk » dal 6% al 7 %; la « Norske – America » dal 5 % all' 8 %; la « Excelsior » dal 20 % al 32 %; la « Selmerke » da 0 % al 10 %; la « Stavanyer » dal 5 % al 6 %. Anche l' armamento della *Danimarca* ha avuto i suoi benefici; di 21 società armatrici Danesi, quindici hanno potuto dare gli stessi dividendi del 1913 ed alcune hanno distribuito anche maggiori utili. Alcune Società di navigazione dell'*Olanda*, fra cui l' « Olandese – Americana », ha potuto elevare il suo dividendo dal 15 % al 17 %; l' « Hollondsche Stoom Maats » dall'8 % al 13 %; la « Ovezzeesche Maat » dal 10 % al 23 %.

(1) G. Calza Bedolo, *Il Monopolio Marittimo*.

(2) L'accordo anglo-italiano per i carboni, del quale erano state concordate le linee fondamentali nella riunione di Pallanza, è stato definitivamente testè approvato.

L'accordo consiste di due parti: la prima riguarda la fornitura del carbone inglese allo Stato italiano per la nostra marina e le nostre ferrovie e la seconda del carbone necessario all'industria ed al libero commercio italiano. Questa seconda parte è divisa in tre capitoli: nel 1° si fissano i noli per i porti del Mediterraneo e per l'italia che variano, da scellini 57 e pence 6 da Cardiff al porto di Napoli, a scellini 59 e pence 6 da Cardiff al porto di Genova; nel 2° capitolo si fissa il prezzo del carbone fra venti e trenta scellini la tonnellata a seconda della qualità. Giusta questa disposizione il prezzo del carbone a Genova non dovrebbe su-

La flotta mercantile tedesca - non parliamo dell'Austriaca la quale cadrà in potere dell'Italia, a meno che l'aquila bicipide, che è veramente la negazione di Dio, non preferisca distruggerla ed affondarla in precedenza - che, per la sua eccessiva prudenza, si è conservata integra ne' suoi porti, tenterà, il giorno seguente alla pace, di riprendere libera la sua concorrenza attraverso i mari.

Bisogna dunque che l'intesa degli alleati - per ciò che riguarda la marina mercantile - sia rapida e completa. Una buona risoluzione sarebbe quella di fare della marina mercantile alleata un monopolio di Stato che la ponga sotto il controllo dei diversi Governi, lasciandone però l'amministrazione e la gestione agli armatori.

La statizzazione sarebbe una follia. (1)

Il controllo dello Stato sulla Marina Mercantile dovrebbe interpretarsi in questo senso:

1) fissazione di un massimo delle tariffe comune a tutti gli Alleati;

2) la gestione dei piroscafi lasciata agli armatori; a disposizione però completa dei rispettivi Governi;

3) l'assicurazione contro i rischi di guerra assunta dallo Stato;

4) l'impegno da parte dello Stato di compensi, ed ogni eventuale ed impreveduto *deficit* non compreso nel massimo delle tariffe;

5) obbligazione dei neutrali a rispettare le tariffe degli Alleati;

6) limitazione delle importazioni e delle esportazioni alla

---

perare le 160 lire alla tonnellata; nel 3° capitolo sono contenute le norme regolatrici il servizio del carbone; la concorrenza viene eliminata e gli interessi ed i contratti esistenti vengono rispettati secondo i desideri dei commercianti anglo - italiani.

L'accordo è basato sul pagamento per contanti verso polizza d'imbarco a Londra, Parigi e Roma. Quando si stipuleranno dei contratti a credito gli interessi da pagarsi saranno non meno dell'uno per cento in più degli interessi domandati dalla Banca d'Inghilterra.

Lo schema dell'accordo è in massima simile all'accordo concluso, alcuni mesi or sono, per i carboni tra la Francia e l'Inghilterra.

(1) L'esperienza ci ha illuminati sulla pesantezza e sulla inerzia di simili enormi macchine statali.

merce strettamente necessaria ad ogni singola Nazione alleata;

7) impulso alla costruzione di nuovi navigli, proporzionale alle perdite delle marine alleate;

8) mutuo regolamento della questione portuale per evitare ogni ristagno nel regolare scambio marittimo fra gli Alleati.

Risolvere una crisi così grave vuole dire vincere una formidabile battaglia. Urge che anche per questa, particolarmente per questa, l'opera dei Governi Alleati sia concorde e determinata. (1)

Agli Italiani (2) non sarà inutile ammonimento ricordare che la guerra contemporanea ha insegnato loro una dura realtà: essere per un Paese storicamente e geograficamente marinaro, quale il nostro, vergogna e disonore l'aver lasciato decadere una delle maggiori fonti nazionali di potenza e di ricchezza; quella del commercio marittimo.

Cap. IV.

Navigazione interna.

Strettamente connesso col problema ferroviario è, in Italia, quello della navigazione interna.

L'inferiorità del nostro Paese, rispetto ad alcune grandi Nazioni, viene aggravata dal fatto che esso non è favorito dalla natura col trasporto semigratuito dei fiumi navigabili, dono che, in Germania ed in Francia, è stato intensificato dall'azione dello Stato che ha costruiti grandi canali. (3)

In Italia si sono costrutte grandi linee ferroviarie di scarsissimo traffico (4) e si è trascurato, in modo deplorevole, l'allacciamento, a mezzo di ferrovia o di tranvia, colle principali

(1) L'agricoltura, l'industria e la marina mercantile, di un Paese possono considerarsi come anelli di una stessa catena che si irrobustiscono nel mutuo appoggio, e tanto più si mostrano resistenti agli sforzi, quanto più sono stretti da una comune solidarietà.

(2) G. Calza Bedolo, *op. cit.*

(3) Dr. Napoleone Colajanni, *Il progresso economico*, Roma, 1913.

(4) Ad. es. la Roma-Avezzano-Sulmona.

arterie ferroviarie, di località ricche di prodotti agricoli (1) le cui industrie si sarebbero, di gran lunga, maggiormente sviluppate se, con criterio più pratico e più economico, si fosse curato il lato trasporti.

Ma se la questione ferroviaria, dal punto di vista dell'economia nazionale, è tuttora insoluta, può dirsi di essere ancora nel limbo quella relativa alla navigazione interna, sebbene di capitale importanza, per la inferiorità di tariffa nel trasporto e perchè ha per iscopo di diminuire l'enorme traffico ferroviario, addirittura caotico specialmente in alcuni scali marittimi.

La coesistenza pacifica del canale e della ferrovia è ammissibile fino a quando il canale si limita a trasportare merci che non possono sopportare una tariffa pari al costo del trasporto medesimo, aumentato di una frazione richiesta dalla trazione ferroviaria. (2)

Ma quando invece il canale viene costrutto per rapire alla ferrovia - quale è il caso della Francia - trasporti che questa può effettuare con vantaggio, allora la coesistenza pacifica dei due mezzi di trasporto diviene impossibile, d'onde il sorgere della lotta per la concorrenza.

In Italia le condizioni sono del tutto diverse che in Francia e, forse, in questo va ricercata la ragione del perchè la legge del 1910, sulla navigazione interna, non ha avuto, finora, neppure il primo principio di una qualsiasi applicazione; probabilmente l'ostacolo principale sta nella disposizione, sancita dalla legge, di richiedere, per la costruzione di canali navigabili, una compartecipazione alla spesa da parte degli enti locali che questi, salvo rare eccezioni, non sono al caso di dare.

Molte delle nostre linee ferroviarie principali sono congestionate dal traffico e, per quanto molto si sia fatto, molto resta ancora da fare e da spendere per mettere il trasporto, per ferrovia, in grado di fronteggiare gli aumenti futuri di traffico; per lo che varrebbe la pena di esaminare quali e

---

(1) Ciò deve rilevarsi specialmente nei riguardi del Mezzogiorno.

(2) Vi sono prodotti minerari bruti, concimi naturali ed anche certi prodotti agricoli che la ferrovia potrebbe trasportare solo a perdita ed in circostanze specialissime di ritorno a vuoto, e che, invece, trovano, nella via d'acqua, il loro mezzo di trasporto naturale.

quante spese di maggiori impianti e di materiale mobile potrebbe risparmiarsi, ove una nuova e migliorata linea di navigazione interna venisse a scaricare la ferrovia del traffico delle merci povere che sono anche le più ingombranti. (1)

Le iniziative per nuove linee di navigazione non dovrebbero limitarsi a quella della linea Venezia-Milano da collegare, naturalmente, con i laghi lombardi ed anche oltre fino a Domodossola e Chiavenna, (2) ma, mediante accordi fra Provincie interessate, altre dovrebbero crearsene in Piemonte per congiungersi alla linea del Po, nella pianura Emiliana, in Toscana, nella valle del Tevere e della Nera e dovunque fosse possibile, senza gravi spese, rendere efficienti corsi d'acqua naturale, migliorando quelli artificiali e creandone, al caso, dei nuovi.

Bisogna premettere che, per rendere veramente utile ed efficace una linea od una rete di navigazione interna, è necessario darle base in un grande porto marittimo, in cui i mezzi da trasporto della navigazione interna possano venire in contatto immediato con i grandi vapori transatlantici.

Sarebbe, per esempio, inutile rendere navigabile il Tevere, a monte di Roma sino a Terni, se prima non si costruisse un porto costiero. La navigazione interna in Toscana si può, invece, sviluppare bene cercando, fin d'ora, di raggiungere Firenze

---

(1) *Rassegna dei LL. PP. e delle SS. FF.* — « Navigazione e Ferrovie ».

Bisogna anche tener presente che questo genere di merci, mentre paga a mala pena le spese di trasporto, con le attuali tariffe, rende difficilissimo aumentarle, sia perchè non potrebbero sopportarne di maggiori, sia perchè l'aumento (come accadrebbe per quella dei carboni) avrebbe ripercussioni pericolose su tutte le industrie nazionali.

(2) Se v'era un mezzo d'assicurare all' Italia il traffico di transito, da e per la Svizzera, coll'oriente Mediterraneo, pel grano e per le altre merci, col canale di Suez e l'estremo Oriente, era certamente quello di far funzionare, al più presto, la linea di navigazione interna che da Venezia o Ravenna, sull'Adriatico, per il Po ed alcuni canali da costruire, non potendo bastare all'uopo il canale di Pavia, giungesse a Milano e di là ai laghi Maggiore e Lario e possibilmente dal primo a Domodossola.

Nessuna grave difficoltà costruttiva si oppone alla effettuazione di questa grande linea di navigazione interna che permetterebbe a natanti di 600 tonnellate di giungere fino ai piedi delle Alpi.

per canali già esistenti, opportunamente migliorati per far capo a Livorno. (1)

Anche per il Po, ed in genere per la navigazione interna in Alta Italia, (2) esiste di già una base nel porto di Venezia ed un'altra se ne potrebbe avere nel porto di Ravenna mediante la costruzione di un breve e facile canale di congiungimento già progettato.

Chi può mettere in dubbio che l'imponente sviluppo della Germania non dipenda dalle opere sorprendenti e grandiose che quella nazione ha eseguite per migliorare o per creare la navigazione interna?

E come potrebbero i grani, i cotoni e tutti gli altri prodotti degli Stati Uniti battere la concorrenza ai generi similari della vecchia Europa, se non in virtù dei facili trasporti, a buon mercato, consentiti dalla navigazione interna attraverso quel vastissimo continente?

Per quanto riguarda l'Italia, da pochissimi anni sono stati resi di pubblica ragione gli studii della Commissione per la navigazione interna nel Regno, presieduta dall'On. Romanin-Jacur. Tali studi costituiscono un completo programma - diremmo quasi un piano regolatore - per l'inizio ed il mag-

---

(1) Ing. PAOLO ORLANDO, *Navigazione interna in Italia.*

La navigazione in Toscana si va rapidamente sviluppando fra Livorno e Pisa lungo l'antico canale di Navicelli e fra Livorno e Pontedera lungo l'estuario del lago di Lentina. Questi due canali si dovrebbero perfezionare, senza indugi ulteriori, secondo i progetti della Commissione ministeriale per la navigazione interna nel Regno, progetti che non importano una spesa rilevante. Siccome l'obbiettivo è collegare Firenze al porto di Livorno, sarà facile rendere navigabile l'esistente canale dell'Usciana per raggiungere Fucecchio: sempre evitando l'Arno, che è difficile rendere navigabile per la grande scarsezza di acque e per la natura del suo alveo. Da Fucecchio si dovrà utilizzare un tratto dell'Arno per oltrepassare la stretta della Gonfalona, di là dalla quale i pochi Kilometri per raggiungere Firenze si potranno superare con un canale artificiale sulla sinistra dell'Arno, oppure col fiume stesso opportunamente sistemato.

(2) A. V. VECCHI, *op. cit.* Il Po, il nostro maggior fiume, è destinato a costituire la spina dorsale di un magnifico sistema di navigazione interna nell'alta Italia sino a Torino, da una parte, ed al lago Maggiore, dall'altra.

giore sviluppo avvenire della navigazione interna nella valle padana e nelle valli confluenti. (1)

E tanto più è importante per l'Italia la soluzione del problema della navigazione interna, nell'ora grave che volge, in quanto che, emancipandosi del tutto dalla tutela in cui era tenuta dalla Germania, e costretta così - per sua somma fortuna - a provvedere ai casi suoi col frutto del suo lavoro e della sua intelligenza, non più atrofizzata ad arte e resa sterile per le fitte reti in cui veniva, lentamente, inviluppandola la invidiosa, lojolesca e satanica politica dell'ex alleata, l'Italia, la grande Italia, debellati i nemici e rientrata nel periodo di una pace feconda, passerà in rassegna i numerosi, i colossali lavori che le converranno per il suo maggiore sviluppo economico, per il suo maggiore prestigio, per la sua maggiore gloria e li porterà a compimento colla genialità dei suoi figli, non più pedissequi di una sedicente, petulante, menzognera superiorità scientifica tedesca.

Il genio italiano (2) pesava sulla bilancia del sapere mondiale quando quello tedesco non si era neppure, embrionalmente, sviluppato; la tanto vantata superiorità scientifica tedesca non è che un plagio; i dotti tedeschi sono perciò scienziati di seconda mano; sono debitori, in ispecial modo, verso la vastità della potenza intellettuale italiana, del grado di fortuna da loro raggiunto.

Bisogna diffondere quanto più è possibile, nell'opinione pubblica italiana, questo concetto di superiorità e non d'inferiorità intellettuale e morale della razza latina sulla razza teutonica; è stato, fin qui, un effetto di daltonismo di cui bisogna assolutamente correggersi.

La proposta di affidare all'Amministrazione Ferroviaria dello Stato le linee di Navigazione colle isole, (3) seguendo in ciò

(1) Ing. P. Orlando, *op. cit.* L'Orlando sostiene anche - ed a ragione - che un altro problema gravissimo s'impone oggi alla soluzione: sistemare i bacini montani; questa sistemazione è strettamente connessa al rimboschimento forestale; l'una e l'altra si vengono ad unire al problema maggiore della navigazione interna.

(2) Il sistema delle *chiuse* e delle *cataratte* fu applicato, per la prima volta, da idraulici italiani nel secolo XV.

(3) Ing. G. Gallini, *Il servizio di navigazione delle Ferrovie dello Stato* dalla « Rassegna dei LL. PP. e delle SS. FF. ».

l'esempio delle Ferrovie di Stato del Belgio e delle altre grandi Compagnie Ferroviarie inglesi quali la Great Western Railway - London, la London and N. Western Ry. Cy - la London Brighton and Sh. Coast Ry. Cy. ecc. venne fatta dalla Commissiome Reale del 1906, la quale previde un esercizio di mg. 256 363 annue con 8 piroscafi stazzanti al lordo tonnellate 14 330.

Le linee da esercitarsi erano la Palermo-Napoli, con prolungamento settimanale a Tunisi, e la Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e Maddalena.

Previde per tale esercizio una passività di lire 2 700 000 ed a tanto fissò la sovvenzione relativa commisurata in lire 15,04 per mg. per la Civitavecchia-Golfo Aranci e lire 10,54 per mg. per la Palermo-Napoli.

La legge del 5 aprile 1908, che variò sostanzialmente il progetto della Commissione, tolse la Palermo-Tunisi, non passiva e che sarebbe stata invece attiva, come appendice d'un servizio già impiantato e che si poteva effettuare collo stesso materiale, aumentò la velocità della Palermo-Napoli da 18 a 20 miglia orarie, senza aumentare l'efficienza del naviglio per quella preventivata ; aggiunse la Napoli-Siracusa per mg. 45 136 annue, ribassò le tariffe viaggiatori e merci del 40 per cento in media.

All'atto di progettare il naviglio, per l'esercizio, l'Amministrazione Ferroviaria dovette aumentarne la stazza per provvedere : alla maggiore capacità dei carbonili in relazione alle nuove velocità, agli alloggi pel maggiore personale di macchina occorrente, alle sistemazioni per far fronte al futuro aumento di passeggeri che i ribassi delle tariffe avrebbero promosso.

Di conseguenza, aumentò la spesa complessiva di primo impianto; si fece colpa all'Amministrazione Ferroviaria di aver costruito un naviglio troppo costoso, perchè fornito di troppi comodi, ma è lecito chiedersi se poteva l'esercizio di Stato fornire ai viaggiatori un minore *comfort* di quello che già godevano con le Società private.

Ed ora conviene domandarsi : il *deficit* che si rinnova, di anno in anno, nel bilancio dell'esercizio navigazione delle linee postali affidate allo Stato, è dovuto a cattiva amministrazione, ad inettitudine ingenita dello Stato ad esercitare, nel

caso specifico, l'industria armatrice, o non è dovuto, per avventura, ad un errore di preventivo, così che anche un industriale provetto, un esperto, non saprebbe ricavarne nè di più ne di meglio?

Un errore di preventivo certo esiste; e ciò venne accennato anche nella relazione del primo esercizio della navigazione di Stato (1) in cui si spiega come, con un semplice calcolo, in base ad una precisa formula sancita dall'art. 17 della legge 5 aprile 1908 n. 111, dati i nuovi limiti di stazza, velocità e percorrenza, la sovvenzione avrebbe dovuto elevarsi a quattro milioni, compresavi la linea Napoli-Siracusa.

Il *deficit* c'è e dipende da errore di preventivo; si prese a base un progetto; quello della Commissione Reale del 1906 che corrispondeva, forse, alle esigenze del momento e che era economicamente ben studiato e tecnicamente ben concepito; lo si alterò, lo si privò del tronco buono, per aggiungerne uno peggiore; non si tenne conto delle varianti che il trascorrere degli anni avrebbero consigliate, si ridussero gli introiti del 40 % col corrispondente ribasso delle tariffe, e poi, lasciando inalterata la *cifra preventivata come sovvenzione* a pareggio del *deficit* del progetto originale, si accordò il nuovo esercizio alle Ferrovie dello Stato.

I miglioramenti delle paghe al personale ed il rincaro continuo del combustibile coronarono l'opera!

Nelle condizioni in cui questo servizio è reso dallo Stato non è possibile che non sia, non diciamo redditizio, ma neppure tale da coprirne le spese.

Le sole linee di navigazione che possono presentare un margine di buon guadagno sono le poche linee libere transatlantiche, quelle cioè che sono esercitate, per loro iniziativa, da liberi Armatori; tutte le altre, che sono state abbandonate allo Stato, debbono essere necessariamente sovvenzionate se si vuole che esse vivano. (2)

---

(1) *Relazione delle Ferrovie esercitate dallo Stato 1910-11*, pag. 143, nota 2.

(2) Nella relazione sui servizi marittimi sovvenzionati fatta dal compianto On. Di Palma si rileva che nel 1913-14:
la Società Marittima Italiana ebbe una perdita di . . . L. 1 829 032,98
la Società Italiana dei servizi Marittimi . . . . . » 1 508 357,05

Quando, dopo il 1840, le ferrovie cominciarono a svilupparsi in tutti i Paesi, quando, in seguito ad una serie di perfezionamenti, i trasporti ferroviari divennero meno costosi, la navigazione interna, malgrado una lotta vivissima, che sostenne in condizioni impari, decadde e fu quasi da tutti abbandonata (1).

Ma l'enorme traffico che, in processo di tempo, si verificò, sulle reti ferroviarie, la sempre crescente elevatezza delle tariffe per trasporto sulle strade ferrate, l'ingombro che le merci povere cagionavano allo svolgimento regolare del servizio, richiamarono alla mente degli interessati le vie d'acqua (2), tanto che ovunque vi fu un potente risveglio di energie operatrici tendenti a ridar vita alla navigazione interna.

Le spese per la canalizzazione dei fiumi variano a seconda delle condizioni locali, della grandezza delle navi e dell'intensità del traffico.

In Germania sono occorsi sul Fulda, per navi di 400 tonnellate, 117 000 marchi per chilometro senza le spese per l'impianto del porto di Cassel; sull'Oder marchi 220 000; sul Saar marchi 230 000; sul Meno marchi 240 000 (3).

I nuovi canali, per navi da 600 tonnellate, importano in Ger-

---

la Società di navigazione Sicilia . . . . . » 444 474,11
la Società navigazione Puglia . . . . . » 669 056,56
i Servizi dell'Arcipelago Toscano . . . . . » 65 350,00
la Società di Navigazione « la Sicania » . . . . . » 56 658,20
la Società Siciliana di Navigazione . . . . . » 33 093,64

Dal che si può dedurre che se gli Armatori chiedono provvidenze, nell'interesse della loro industria, che è un'industria che alimenta potentemente l'economia nazionale, non hanno poi tutti i torti!

(1) J. S. JEANS, *Waterways and Water-Transport in different Countries;* London, 1820.

(2) Le vie d'acqua che scorrono entro terra sono *naturali* o *artificiali*; fanno parte delle prime i mari interni, i laghi ed i fiumi, le bocche di fiumi e i bracci di mare; delle seconde i canali marittimi, i canali interni che prolungono i corsi d'acqua naturale.

[3] SUPINO prof. CAMILLO, *op. cit.*

mania, una spesa tra 500 000 e 700 000 marchi per chilometro (1). I più antichi canali francesi venivano a costare 150 000 marchi a kilometro; 200 000 quelli costruiti verso la metà del secolo scorso.

Con la navigazione interna si accresce il traffico per le ferrovie giacchè, rendendo più a buon mercato le materie prime, se ne facilita la trasformazione, si accresce il consumo dei prodotti finiti, si aumenta lo scambio delle merci manufatte che affluiranno sulle ferrovie (2).

Inoltre le strade ferrate non si possono costruire dappertutto, nè varrebbe la pena di farlo ove il traffico non riuscisse a compensare le spese d' impianto e d'esercizio (3).

Se, sulle vie d'acqua, la navigazione spesso è interrotta a cagion delle magre, delle piene, dei ghiacci, essa ha però il vantaggio di poter penetrare entro terra, di rendere assai più facile il carico e lo scarico delle mercanzie, di rendere insignificanti i rischi e di conseguenza minime le spese di assicurazione.

Le vie navigabili attuali e dell' avvenire, debbono essere adattate per i nuovi bisogni e per le nuove condizioni del commercio; dovranno avere dimensioni uguali ed un ampiezza da permettere un notevole traffico interno. Inoltre codeste vie navigabili dovranno far sì che i grandi centri commerciali entroterra si trasformino in porti di mare (4).

La linea d'acqua, per mezzo di canale da Marsiglia al Rodano, di cui può ormai dirsi compiuta la parte essenziale dei lavori di costruzione, rappresenta, per la sua grandiosità e per la sua genialità, l'audacia ammirevole della tecnica e dell'ingegneria idraulica latina non per nulla inferiore a quella teutonica (5).

---

(1) Il canale dal Reno ad Herne ha costato 1 465 000 marchi per chilometro.

In Inghilterra il canale fra Liverpool e Manchester, lungo 35 miglia e profondo 26 piedi, è costato franchi 387 500 000.

(2) ROMANIN-JACUR, *Navigazione Interna.* Conferenza, Venezia, 1904.

(3) SUPINO prof. CAMILLO, *Conferenza in Milano,* aprile 1906, ad iniziativa del Comitato locale per la navigazione interna.

(4) Un esempio si ha in Amburgo.

(5) La lunghezza del canale è di 77 km.; nel primo tratto è marittimo; traversa il Rove, gli stagni di Dolmon e di Berre, utilizza il canale da

Gli studiosi di scienza idraulica ed i tecnici specializzati nel regime delle acque accennano, ogni giorno, a nuove applicazioni per rendere più facile e sempre meno dispendiosa la navigazione interna.

Si tratta di distribuire il traffico esistente (1) tra le ferrovie

---

Doue a Martigues, attraversa lo stagno di Caronte e raggiunge a Port le Boue il canale di Boles.

La costruzione di una via di navigazione interna, tra il porto di Marsiglia ed il Rodano, fu proposta ufficialmente, per la prima volta, dal Becquey, direttore generale dei ponti e strade nel 1820.

Parecchi progetti e modificazioni di tracciati furono presentati in seguito, finchè il canale da Marsiglia al Rodano fu iscritto nella legge 22 dicembre 1903 avente lo scopo di completare i mezzi d'opera nazionali e dichiarato di utilità pubblica con una legge speciale il 24 dicembre 1913.

Il *tunnel* del Rove, lungo sette chilometri, sarà quello che richiederà la maggiore cubatura di terra da estrarre. Per permettere infatti a due imbarcazioni di passare di fronte, il *tunnel* avrà una larghezza di 22 metri, l'altezza sarà di metri 14,20. Così la cubatura di terra che ingegneri e operai avranno da asportar via sarà di più di 2 186 000 metri cubi, mentre nel Sempione questa cubatura non si elevava che a 1 058 400 metri cubi, un pò meno della metà.

Il *tunnel* del Sempione, il più lungo del mondo, misura, è vero, 21 chilometri di lunghezza, ma è largo soltanto 8 metri e alto 6 metri.

Il *tunnel* del Rove sarà il primo del genere, poichè i *tunnels* per via acquea, che esistono attualmente, sono poco numerosi e di piccolissima entità.

Il *tunnel* Gondes, sul canale che va dalla Marna alla Saone, è brevissimo; non ha che 16 metri di lunghezza.

Si è previsto da ciascun lato del *tunnel* del Rove la costruzione di passarelle che potranno servire, tanto per permettere ai cavalli di tirare l'imbarcazione, quanto per l'impiego di piccole automotrici elettriche destinate a trascinare le imbarcazioni stesse.

Questo *tunnel* necessiterà una spesa di franchi 34 500 000; il costo del canale in esercizio fra Arles e Port Boue, dove una grande conca pone in comunicazione il canale col Rodano, è preventivato in oltre 90 milioni.

Quali conseguenze l'apertura del canale Marsiglia–Rodano porterà a vantaggio dell'*hinterland* del porto di Marsiglia ed a danno di quello dei porti italiani, e segnatamente di Genova, è agevole prevedere. Già al presente la Compagnia P. L. M., con speciali tariffe di penetrazione, giovandosi del più lungo percorso in confronto a quello Genova–Domodossola–Iselle, era riuscita ad attrarre al porto di Marsiglia ed alle sue linee la maggior parte del transito fra il Mediterraneo e la Svizzera che, per ragioni di distanza, avrebbe dovuto competere a quello di Genova.

(1) SUPINO prof. CAMILLO, *op. cit.*

e le vie d'acqua assegnando ad entrambi quella parte che è più confacente ai caratteri di ognuno di questi due mezzi di trasporto.

Perchè la via d'acqua presenti la maggiore convenienza sarà utile valersi, preferibilmente, dei corsi d'acqua naturali con cura sistemati anzichè costruire nuovi canali (1).

Col maggiore prezzo che - anche cessata la guerra - avranno i carboni, in conseguenza dell' elevatezza dei noli, per diminuito tonnellaggio, e quindi per l' inasprimento di alcune voci sulle tariffe ferroviarie, la navigazione interna, non sovvenzionata e libera di contrattare sul mercato dei noli tra proprietari di navi e commercianti, servirà come utile moderatrice contro le pretese delle Ferrovie dello Stato e supplirà alle deficienze dell'esercizio ferroviario. (2)

Cap. V.

Porti e Scali.

Per trattare convenientemente questa materia e per darle intiero quello svolgimento che la sua importanza richiede, dovremmo risalire ad epoca assai lontana dalla presente, dovremmo attingere a fonti storiche, edite ed inedite, sparse, qua e là, e più specialmente nelle sedi autorevoli delle Deputazioni di Storia Patria, nelle Biblioteche delle più importanti città marittime italiane, dove si conservano, gelosamente, ed a buon dritto, i cimelii e gli incunabuli relativi ai periodi storici delle coste della penisola italica e delle isole che la circondano.

Ma poichè alcuni volenterosi e studiosi di siffatto argo-

---

(1) Carlo Federico Bonini del Politecnico di Torino *Il Piemonte e la navigazione interna.*

(2) Sul Bachiglione, tra Padova e Vicenza, sarà eseguito un primo esperimento di navigazione fluviale con un carico di 700 quintali su barca trainata da tre cavalli. Si impiegheranno 2 giorni per fare 50 km. Il Genio Civile ha dovuto fare dei lavori molto importanti per rendere navigabile il Bachiglione abbassando, in alcune località, l'alveo del fiume, spianando alture, abbattendo palizzate ecc. ecc.

mento ci hanno preceduto nello svolgerlo, con diligenza e dottrina, fra i quali vogliamo ricordare un nostro amato e dotto maestro (1) che, ai problemi della marina italiana, ha dedicato buona parte del suo forte ingegno e del suo lungo studio, rimandiamo i lettori ed i cultori della parte storica ai lavori già compiuti limitando l'opera nostra a considerazioni contingenti.

Coll'introduzione della navigazione a vapore (2) la fisionomia dei porti marittimi ha dovuto mutare; ora non basta più avere uno specchio d'acqua in cui gettare l'àncora, ma occorre, anzitutto, che le navi possano entrare nello spazio che costituisce il porto, in qualunque tempo buono o cattivo, di notte come di giorno; occorre che sia rapido e facile lo sbarco e l'imbarco delle merci, perchè il tempo perduto da una nave - che già costa milioni e milioni - rappresenta, per solo interesse e quota d'ammortamento, per ogni giorno, una perdita molto considerevole; occorre infine che tutto sia adattato alla moderna rapidità dei trasporti, in modo che la merce sbarcata dalla nave possa essere rapidamente caricata sulla ferrovia ed avviata a destinazione.

Gli Inglesi hanno un proverbio molto arguto; dicono che *costa molto caro il guardare la merce a terra.* Ed hanno ragione.

Gli antichi porti sono perciò divenuti insufficienti ai grandi traffici.

La nave antica domandava al porto facilità d'entrata e di uscita, sicurezza e poco costo delle operazioni commerciali. (3) La nostra facciata sul mare corrispondeva a codeste esigenze. Oggi non è più così. Il porto vale per la estensione delle calate cui accedono i carri che le locomotive portano lungo fianco della nave; vale per il numero delle gru meccanicamente mosse e disposte opportunamente. Il miglior porto oggi

---

(1) MANFRONI prof. CAMILLO. *Di una monografia storica dei porti italiani.* Nota letta alla R. Accademia di scienze, lettere ed arti in Padova nella tornata del giorno 20 gennaio 1907 ed inserita nel Vol. XXIII. Dispensa I degli *Atti e Memorie.*

(2) V. ns Monografia *La grande Italia ed i nuovi orizzonti del Commercio internazionale,* M. Martini, Prato, 1916.

(3) JACK LA BOLINA, *Porti e milioni.*

è quello in cui la tonnellata di merce raggiunge, col minor indugio, la linea ferroviaria e il canale; meglio quando raggiunge questo che quella. (1)

---

(1) La *Gazzetta Ufficiale* pubblicava in data 11 febbraio 1916 il seguente decreto luogotenenziale firmato il 9 stesso mese:

« Considerata la necessità, nell'interesse generale economico del paese, di assicurare la maggiore utilizzazione e disponibilità delle calate dei porti di Genova, di Savona, di Spezia, di Livorno e di Napoli;

« Sentito il Consiglio dei Ministri;

« Sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici di concerto coi Ministri della Marina e dell'Agricoltura, Industria e commercio.

« *Abbiamo decretato e decretiamo:*

« ART. I. Ai proprietari o, per essi, ai consegnatari di carbone, depositato sulle calate o nei galleggianti oppure esistente a bordo di vapori nei porti di Genova, di Savona, di Spezia, di Livorno e di Napoli, potrà, all'infuori ed indipendentemente dalla loro richiesta, semprechè risulti esservi legittima domanda di pedizione verso l'interno, essere giornalmente assegnato un determinato numero di carri ferroviari per il carico e la spedizione della detta merce nei termini di tariffa.

« ART. II. Ai proprietari ed ai consegnatari, ai quali siano stati comunque assegnati dei carri ferroviari (a loro richiesta, o d'ufficio, a norma del precedente articolo), e che non provvedano al carico e alla consegna alla ferrovia per la spedizione nel termine prescritto, sarà applicata una penalità di lire cento per carro, fermo restando il pagamento delle ordinarie tasse di sosta eventuali, oltre alla spesa relativa al carico ed all'inoltro d'ufficio che potranno essere ordinati, a suo giudizio insindacabile, dall'autorità portuale.

« In caso di recidiva la penalità di cui sopra verrà triplicata.

« ART. III. Eguale penalità sarà applicata ai proprietari e consegnatari di carbone che, avendo avuto assegnati carri pel carico di una data qualità di carbone e per una data destinazione, variassero o la qualità o la destinazione e ciò anche nel caso in cui la spedizione abbia avuto corso.

« Oltre alle penalità di cui sopra, l'amministrazione consortile, o rispettivamente le capitanerie di porto, indicate nell'articolo seguente, avranno diritto di ordinare, a spese del contravventore, lo scarico del carro se fu spedita merce di altra qualità ed il successivo carico di carbone della qualità stabilita, o l'inoltro del carro alla destinazione per la quale era stato originariamente assegnato.

« ART. IV. La detta penalità, da devolversi a favore dell'erario, sarà applicata, per quanto riflette il porto di Genova, dal capitano di porto nella sua qualità di delegato del Consorzio autonomo e per i porti di Savona, Livorno, Spezia e Napoli dal rispettivo capitano di porto.

ART. V. Il presente decreto ha effetto dalla data della sua pubblicazione.

Il breve indugio si ottiene esclusivamente colla attrezzatura portuaria, la quale è tanto più efficace per quanto maggiormente adopera le macchine e limita l' uso delle braccia umane al puro necessario.

Sotto questo riguardo - osserva il competente scrittore - il nostro paese è arretrato più di quanto si supponga comunemente. L'estero ci ha vinti, perchè ha iniziato la riforma dei suoi porti quando noi ci cullavamo sulla giacitura geografica dei nostri porti antiquati. (1)

Anversa, profondendo centinaia di milioni per il suo porto, è pervenuta ad alto grado di prosperità. L' ultimo stanziamento fu di 200 milioni di franchi. Lo stesso, può dirsi, abbia fatto Rotterdam.

La Germania poi, se non ha guardato a spese per lo sviluppo del porto d' Amburgo, non ha certo trascurato gli altri suoi porti, chè per Stettino, per Brema, per Danzica, per Lubecca ha accordato milioni su milioni, tutti destinati a rendere sempre più agevole il movimento commerciale in quegli scali marittimi.

Sui fiumi e sui canali la spesa, che ha raggiunto, supera il miliardo; ma codesto denaro lo ha messo a buon frutto; infatti la merce, che da Rotterdam va a Berna per il Reno sino a Strasburgo e poi per ferrovia, (2) paga lire 21,80 per ton-

---

(1) Nel 1894 Anversa, Marsiglia, Rotterdam e Genova ricevevano, rispettivamente, 5 000 000, 4 750 000, 4 200 000 e 3 750 000 di tonnellate in arrivo per operazioni di commercio.

Corre un decennio e Anversa segna 9 100 000, raggiungendo Amburgo che aveva sin allora tenuto il primato: Rotterdam sale a 8 400 000, Marsiglia a 7 250 000, Genova a 5 750 000.

Amburgo mantiene il primato perchè, sentendosi minacciata, nel 1897 spese 20 milioni di franchi intorno al suo porto e nel 1898 altri 34 milioni. Ed in ogni anno successivo si continuò a non lesinare le spese, ed al porto marino, per così dire, (chè Amburgo è situata sull'estuario dell' Elba) si aggiunse il porto fluviale per le chelandie che, caricatesi di merci dal fianco dei piroscafi, le trasportarono nell'entro terra germanico ed austriaco e nel russo. Codeste chelandie raggiungono talora la portata di 1000 tonnellate, pari alla capacità di un treno ferroviario di 100 carri.

Nello spazio di 12 anni si sono spesi 375 milioni per il porto di Amburgo, 675 milioni per quello di Londra.

(2) Un totale di 938 chilometri.

nellata; mentre da Genova a Berna, (1) con un percorso di 421 chilometri in meno, l'istessa merce paga lire 25,10 cioè lire 3,30 di più.

Anche il Belgio, dopo il suo vivo interessamento per il porto d'Anversa, ha ridato vita a *Bruges la morte;* e così l'Olanda ha ricongiunto Amsterdam col mare del Nord scavando un canale e costruendo il suo porto terminale di Ymuidea.

Uno dei lati nella questione dei porti, trascurato, ma che converrebbe invece di grandemente curare, è quello della specializzazione dei porti stessi.

Una saggia e ben oculata amministrazione portuale dispone la attrezzatura meccanica in modo tale che il lavoro prevalente, in quel dato porto, si possa compiere colla massima sollecitudine e facilità.

Specializzare un porto (2) equivale talora a procurargli una vita rigogliosa. Così specializzare per l'industria della pesca Grimsby, Hull, Sandwich, Yarmouth e Lowestoft in Inghilterra; Boulogne, Douarnenez e Arcachon in Francia; Geestemünde in Germania ha significato arricchirne la popolazione e fomentarvi lo sviluppo delle varie industrie connesse alla pesca.

Il litorale della Sicilia e della Sardegna (3) assorbe in totale circa 5 milioni di tonnellate del traffico. Il litorale della penisola, lungo il Tirreno, assorbe tonnellate 20 500 000; il litorale fra l'Ionio tonnellate 600 000 circa; e la costa adriatica circa sei milioni di tonnellate. Evidente risulta l'efficienza maggiore della costa tirrena coi porti, dall'*hinterland* più profondo, trovandosi i monti, ad eccezione della riviera ligure, lontani dalle coste.

L'Adriatico, invece, ristretto e chiuso, è sempre stato contrastato dalla presenza dell'Austria-Ungheria.

L'Italia continentale o settentrionale (4) con superficie di

(1) Da Genova a Berna Km. 517.

(2) V. Vecchi, *op. cit.*

(3) Dalla *Riforma Marittima:* Porti principali e porti secondari nell'economia nazionale, (G. Albi).

(4) Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Emilia.

104 161 Kmq. è servita dalla costa ligure e da quella veneta emiliana: circa 13 milioni di tonnellate, presso a poco quanto tutta l' Italia peninsulare (circa Kmq. 132 600 di superficie).

Efficienza della costa ligure più di dieci milioni di tonnellate annue.

Savona e Spezia concorrono, in equa e proporzionale misura, ai rifornimenti del Piemonte e della Lombardia con una intensità che, specie, nell' ultimo decennio, si è accresciuta per le maggiori richieste derivanti dal progresso dell'*hinterland* cui, oggidì, non potrebbe essere sufficiente un solo porto sia pure ingrandito. Perchè in sostanza Savona e Spezia sono anche vie più brevi ed economiche, per determinate parti dell'alta Italia, e sarebbe contrario ad ogni principio economico che il traffico si accentrasse tutto a Genova quando vi sono altri punti della costa utilizzabili allo svolgimento dei traffici. E sulla riviera di ponente, pontili di carico, per stabilimenti industriali, evitano, anche, su spiagge aperte, i turni dei grandi porti ed i ritardi ferroviari.

Il porto di Livorno, che può dirsi il cuore dell' Italia centrale, è, dopo Venezia, l'unico che abbia la possibilità di giovarsi della navigazione interna la quale costituisce il vantaggio incontrastato dei grandi porti del Nord Europa. (1).

D'altra parte è a notare che Livorno e Civitavecchia, Ancona e Ravenna integrano, per così dire, i loro *hinterlands*; accanto a questi emporî prosperano, sul Tirreno, le marine di Massa e di Carrara, il porto di Viareggio, il porto vecchio di Piombino, Fiumicino e il porto fluviale di Roma (2); sul-

---

(1) A. V. Vecchi, *Op. cit.* « ..... è chiaro che qualsivoglia disegno per Livorno, il quale non sia messo in armonia con la navigazione interna della Toscana e con essa non faccia un corpo solo, è lungi dal risultare veramente benefico ». pag. 99.

(2) Paolo Orlando, *Il Porto Marittimo di Roma.* Conferenza tenuta dall' Ing. Paolo Orlando alla presenza di S. M. il Re il 19 dicembre 1907 nell' Aula Magna del Collegio Romano.

« Il progetto di ricongiungere Roma al mare, mediante un porto costiero in acque profonde sulla spiaggia tirrena ed un canale terminante presso la città in una o più darsene commerciali collegate per mezzo della navigazione sul Tevere e sul Nera, al Lazio ed all' Umbria sino a Terni, ha in questi ultimi anni, dal 1904, percorso, verso la realizzazione, un rapido cammino.

l'Adriatico i porti canali delle Marche da Cesenatico a Senigallia. (1)

Molto efficiente la costa meridionale italiana, bagnata da tre mari. Il traffico del porto di Napoli si è raddoppiato in un decennio. (2)

Per quanto di scarsa penetrazione è tuttavia grande emporio commerciale: per l'esportazione è il secondo dopo Genova, superando di molto Venezia.

Brindisi dimostra notevole potenzialità, specialmente nei riguardi dell'entroterra.

Bari è la Napoli dell'Adriatico nei riguardi del commercio marittimo che, in un decennio, è più che raddoppiato; la Sicilia e la Sardegna concorrono all'incremento dell'economia nazionale e col traffico diretto coll'estero provvedono alla vita loro. Le cifre del commercio dimostrano il gran valore del mare per la Sicilia, pur essendo inadeguato lo sviluppo ferroviario interno. (3)

« . . . . . Ma Roma, la sempre rinascente, ha inteso ora due voci scuotere il suo sonno: quella delle acque che cadono scrosciando dai prossimi colli, quasi implorando il benefico imperio delle turbine, e quella del mare che, a pochi chilometri dalle mura Aureliane, non domanda che brevi opere e miti spese per condurre le navi, cioè la prosperità, alla venerabile madre dei popoli ».

PAOLO ORLANDO, *Lettera aperta ai Signori Senatori del Regno.*

« Non si tratta di trasformare Roma in città diversa da quella che è stata, ma di farla tornare quella che fu, perchè Roma sorse città marittima, il mare fu base e ragione della sua antica attività del possente suo prestigio politico per cui le fu dato di dominare e incivilire tanta parte del mondo. Impossibili sarebbero state le guerre, che gli antichi Romani sostennero in Africa ed in Oriente, se quelle lontane spedizioni militari non avessero potuto conservare la loro base di operazione nella madre patria per mezzo di trasporti marittimi ».

(1) Per ciò che ha tratto con le tariffe e condizioni pel trasporto di merci e bestiame dagli scali marittimi di Genova, Savona, Venezia, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Napoli, Spezia, Livorno, Ancona, Gallipoli, Brindisi e scali lacuali di Arona e Como *V. Annuario Italiano dei Trasporti e delle Comunicazioni* per G. FRANCESCHI, Milano.

(2) *Riforma marittima* già cit. (*1904* tonnellate 1 152 484; *1913* tonnellate 2 419 210).

(3) Dott. NAPOLEONE COLAJANNI, *op. cit.*, pag. 46 « Nel 1911 complessivamente dalla Sicilia passarono lo stretto pel continente sui ferry-boats 429 694 assi-chilometri, che si possono calcolare a circa 150 000 carri.

« Nel 1912, provenienti dalla sola Provincia di Siracusa e spediti da

Il commercio marittimo sardo, meno florido, è per la maggior parte accentrato a Cagliari.

Una delle maggiori obbiezioni che si muove ai porti italiani (1) è la difficoltà di sbarco.

Il maggior tasso dei noli per l'Italia è dovuto al fatto che le navi incontrano, troppo spesso, nei porti italiani gravi difficoltà di sbarco dovendo, talvolta, attendere due o tre settimane prima di potersi liberare dal carico.

Inoltre i destinatari italiani, contrariamente alle consuetudini, si rifiutano di pagare le sopratasse per il prolungamento di nolo (2) onde, considerate tali difficoltà, gli armatori inglesi sono restii nell'accettare contratti per l' Italia, tanto più che si offrono loro, abbondantemente, altri contratti con paesi ove queste difficoltà non esistono.

I noli per Marsiglia sono più bassi che per Genova.

Gli stessi esportatori di grano, dall'America, sono obbligati a rendersi responsabili dei ritardi che le navi subiscono nei porti italiani, poichè altrimenti non troverebbero Armatori disposti ad accettare i loro carichi. (3)

---

due o tre proprietari soltanto, passarono lo stretto più di 70 vagoni di ortaglie.

« Ortaggi, frutte fresche di ogni genere dalla Provincia di Palermo vengono esportate nel continente per la via di mare.

« Negli ultimi anni, nei trasporti di derrate alimentari deperibili, (frutte fresche, ortaglie ecc.) è avvenuto questo progresso:

	Per l'estero	*Per l' interno*
1906–907 vagoni	31 532	32 113
1911–912 »	40 451	56 185

(1) Lettere di agenti di contratti marittimi ai giornali inglesi, di cui alcune recentissime al « Times ».

(2) È spessissimo si tratta di colpa che non va attribuita al destinatario, ma bensì alla deficienza di calate, o ingombre di merci, alla mancanza di grandi gru (pel sollevamento ed abbassamento della mercanzia) e di carri ferroviari.

(3) Pur troppo, per quanto amara, questa è pura verità, e noi confidiamo che il nuovo Dicastero della Marina Mercantile, cui presiedono due menti elettissime, vorrà, previ solleciti accordi coi colleghi del Dicastero dei Lavori Pubblici, correggere questi difetti e colmare le lamentate lacune, impostando, nei rispettivi bilanci, le somme necessarie affinchè un Paese, eminentemente marittimo, qual'è l' Italia, non abbia a sentirsi, giustamente, rimproverare là ove è la fonte della sua prosperità: i porti.

Regolando meglio il movimento nei porti molti degli inconvenienti prospettati si potranno evitare.

E se Genova, come suole dirsi, è l'unico emulo del porto di Marsiglia sul Mediterraneo (1), sia per la grandiosità delle opere portuali, sia per il suo rapido accrescimento, conviene che il nostro maggiore porto, il più importante centro commerciale italiano, sappia, colla volontà più tenace, cogli sforzi più poderosi, col concorso, occorrendo, dell'intiera Nazione, mantenersi all'altezza delle gloriose tradizioni sue lottando nel campo della concorrenza colle abituali sue armi della lealtà e dell'onore.

Non possono contestarsi i progressi del porto di Marsiglia, (2) nè si può negare che, traendo partito dalle circostanze, e sopratutto dal fatto che il percorso ferroviario Marsiglia-confine Svizzero è prevalente nell' intero tragitto dal porto ai mercati Svizzeri ed è topograficamente favorito, in confronto del percorso Genova-confine Svizzero, rispetto ai mercati medesimi, il porto di Marsiglia eserciti una fortunata concorrenza contro quello di Genova per l'approvvigionamento granario della Svizzera.

È noto che i dati concernenti la stazza complessiva delle navi entrate od uscite da un porto non dicono nulla, poichè non il loro numero e la capacità delle navi, ma la somma reale del loro traffico ha un' importanza positiva.

Dal punto di vista del buon andamento del traffico marittimo sembra, anzi, più notevole che, ad una riduzione complessiva di numero di navi e di stazza, corrisponda un aumento di carico, anzichè il fatto che, insieme con un aumento del traffico, si abbia a notare un enorme aumento di stazza.

È infatti evidente che nel primo caso, che si verifica appunto per Genova, le navi si dimostrano meglio utilizzate e provano di aver trovato carico sempre più abbondante per quel porto, mentre nel secondo caso non si nota, a tale riguardo, miglioramento di sorta. (3)

---

(1) V. nostra monografia *La grande Italia ecc. ecc.*, pag. 48 e 49.

(2) *Consorzio Autonomo del Porto di Genova.* Memoria a stampa 1913.

(3)

Genova	1909	Stazza	15 484 196	Merce	7 090 112
	1911	»	15 045 208	»	7 152 910
Marsiglia	1909	Stazza	18 296 315	Merce	7 211 755
	1911	»	19 632 174	»	8 176 247

Osservando poi l'andamento del traffico nel porto di Marsiglia, nel periodo 1891-1911, noi troviamo, 9 anni sopra 22, che furono in regresso in confronto agli anni precedenti, mentre, rispetto al porto di Genova, gli anni che ebbero dei regressi, in confronto ai precedenti, non furono che 6 in uguale periodo. (1)

Queste oscillazioni, seguite da riprese, non provano che ben poco. In buona sostanza quello che più conta è l'aumento verificatosi in tutto il periodo; si nota allora che, dal 1891 al 1911, Marsiglia ebbe un aumento di traffico pari a tonnellate 2 931 000 mentre Genova ne ebbe uno di tonnellate 3 148 000.

Se Genova ha veduto decrescere il movimento di approvvigionamento carboni di tonn. 42 000, dal 1910 al 1911; Marsiglia ha subita una parallela diminuzione di tonn. 73 000 di eguale approvvigionamento dal 1910 al 1911.

Così, a riguardo del movimento di cereali diretti a paesi stranieri, è doveroso di osservare come la media degli invii, da Genova per la Svizzera, di grano e granturco fu di tonnellate 117 000, nel periodo 1891-1902, e di tonn. 120 000 nel periodo 1903-1910. Vero è che, negli ultimi anni, la diminuzione è stata forte poichè il transito in questione, dopo di essere arrivato ad un massimo di tonnellate 231 000, nel 1905, scese sino a tonn. 50 000 negli anni successivi fino al 1910.

In questo campo, non v' ha dubbio, le circostanze hanno permesso a Marsiglia di imporre a Genova la propria concorrenza, con successo, per mezzo di forti rimborsi che le Amministrazioni ferroviarie francesi praticano a vantaggio di quei trasporti, e che non potrebbero essere fronteggiati, dato il minore percorso in territorio italiano, dalle ferrovie dello Stato italiano.

Ad ogni modo però, considerando la questione da un punto di vista più vasto, che non sia semplice interesse locale del

---

(1) Mentre la più forte oscillazione avutasi in tali regressi fu, per il porto di Genova, di tonn. 618 000 (nel 1893 in confronto al 1891) e poi non si ebbe che una sola volta una diminuzione di tonn. 300 900 (nel 1901 in confronto al 1900), nel porto di Marsiglia si ebbero massime oscillazioni: ad es. 663 000 tonn. in meno nel 1892 (in confronto al 1891), 754 000 tonn. in meno nel 1904 (in confronto al 1903), 368 000 tonn. in meno nel 1908 (in confronto al 1907).

porto, forse tale concorrenza costa alla Francia oltre i limiti della convenienza finanziaria e non sarebbero adeguati i sacrifici che l' Italia dovrebbe imporsi per assicurare a Genova le 200 000 tonnellate, al massimo, che sono in giuoco. (1)

E, mentre anche i piccoli porti, (2) che hanno dato e dànno luogo a tanta disparità di giudizi, circa il loro trattamento, dovranno essere meglio utilizzati e sfruttati, il nostro pensiero si rivolge, sovratutto, ai grandi scali che si incamminano ormai a divenire i più importanti del Mediterraneo, in quest'ora tragicamente grandiosa nella quale i destini d' Italia dovranno, inevitabilmente, maturarsi e tradursi in una decisa affermazione su quel mare che, a buon dritto, può dirsi veramente nostro.

L'autonomia consorziale del Porto di Genova, esumazione dell'antico *Magistrato del mare*, costituisce coll'esumazione Veneziana del *Magistrato delle acque*, un tangibile accenno a quel regime federale, che è, in forma più o meno esplicita, comune a tutte le grandi nazioni del mondo.

Il Governo inglese, per il Porto di Londra ed il francese per il Porto di Marsiglia, attendono allo studio degli Ordinamenti del Consorzio autonomo Genovese anch' eglino persuasi che è opportuno avvicinare il potere agli interessi che si de-

---

(1) Queste considerazioni e questi apprezzamenti dell'Amministrazione del Consorzio autonomo del Porto di Genova meriterebbero, per la loro importanza, di essere ampiamente illustrati e commentati. L'indole di questo nostro breve studio non ce lo consente. La nuova Italia dovrà assolutamente accordare a' suoi porti, che sono i suoi polmoni, tutto intiero il suo interessamento e le cure più vigili e sollecite.

(2) Bisognerà pure non dimenticare che il Comitato parlamentare per i porti minori deliberava in massima – qualche anno fa – l' inclusione nella tabella dei porti stessi e l'assegnazione di un adeguato stanziamento a ciascuno di essi.

La relazione dell'on. Arlotta, l'attuale Ministro che sopraintende alla Marina Mercantile, chiedeva infatti la individualizzazione dei 51 porti esclusi dal progetto Gianturco; un aumento di 13 milioni, sugli stanziamenti dei quali 6 a favore dei 51 porti stessi e 7 per i porti di quarta classe, per le opere dei quali il contributo dello Stato dovrebbe essere portato al 65 %.

vono amministrare, onde meglio e più vicino esso possa studiarne gli atteggiamenti e dare le provvidenze necessarie, secondo i bisogni, ad ogni ora, vari e mutevoli. (1)

« Il porto di Genova, come tutti sanno, non è ligure: è italiano. (2) Fu e sarà sempre il nostro massimo porto e costituisce una grossa questione nazionale ».

« Il suo traffico ha superato 7 miliardi e mezzo di tonnellate all' anno ed aumenterà. Però non illudiamoci che possa servire il centro d' Europa. Il suo *hinterland* sarà sempre costituito, quasi esclusivamente, dall'Italia settentrionale e centrale. Per Genova il Gottardo fu un sacrificio ed un'illusione; idem il Cenisio. Quando cercò di servire il centro d' Europa fu battuto da Marsiglia il cui traffico gira dietro le Alpi con giuochi di tariffe a suo danno; nonchè dai porti del Nord che, con quel po' po' di navigazione interna, penetrano sino in Isvizzera. Anzi, durante il disservizio ferroviario, quei porti - spettacolo meraviglioso - servirono i cotonieri lombardi e piemontesi attraverso il Gottardo ! D' altra parte per Genova, date le sue condizioni difficilissime, il solo traffico italiano rappresenta un lavoro notevole.

« Dico difficilissime perchè un porto ideale dovrebbe avere, dietro a sè, una vasta pianura solcata da grossi fiumi e canali navigabili di penetrazione, come i porti del Nord. Di questi porti in condizioni fortunate ne abbiamo uno solo: Venezia, e l'abbiamo trascurato, dormendo per mezzo secolo sulla sua navigazione interna, oggi appena iniziata.

« Genova, invece, non solo non ha pianura, nè fiume navigabile, ma è tutta soffocata dalle montagne. Un'altra grossa svista del buon Dio, che ha messo attorno a Genova tante montagne, specie nel senso del massimo flusso ossia verso Milano e Torino. Il poco posto fra le montagne ed il mare è occupato dalla città; pel porto non c' è rimasto nulla. Si aggiunga che il porto è essenzialmente importatore. Più di 6 milioni di tonnellate sono importate; meno di due esportate, donde

---

(1) Comm. ing. prof. NINO RONCO, *In memoria di Stefano Canzio.* Discorso commemorativo nella seduta pubblica dell'Assemblea generale del Consorzio Autonomo del Porto il 22 giugno 1909.

(2) UGO ANCONA, *Il Porto di Genova,* 1916.

un traffico ferroviario difficile perchè concentrato quasi tutto in un solo senso.

« Riassumendo, tutti vedono quanto sia difficile l'economia di questo porto senza area, colle montagne alle spalle, senza carbone in paese, e col traffico quasi tutto in un solo senso. Non c' era da scherzare. Bisognava procedere cauti, ma con larghezza di mezzi e d' idee, con ordine e disciplina, per evitare ingorghi molto dannosi di questo polmone nazionale ».

Queste gravi parole, dettate da una delle menti più lucide che illuminino il nostro ambiente parlamentare, da un economista che, ne' suoi scritti succinti e sintetici, vi sa, con meravigliosa chiarezza, prospettare, con poche, ma abili e geniali pennellate, una situazione irta di cifre e basata su dati puramente tecnici, da un uomo che oggi, per il vantaggio dell'economia nazionale, porta nella suprema direzione della pubblica cosa, il contributo della sua severa preparazione politica, finanziaria e scientifica, queste gravi parole, diciamo, fatte seguire nel suo studio, da considerazioni involute di un scetticismo piacevole, di un sarcasmo di buona lega, di un rimprovero più che giustificato, non debbono, non possono rimanere inascoltate e, dalla somma tribuna del Dicastero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, si diffonderanno nel Paese per ammonirlo che, se la natura fu a Genova matrigna, è dovere della Nazione di fare ogni sforzo e di sopportare ogni sacrificio per dare al primo porto d' Italia maggiore respiro e vita feconda.

Ed era tempo che dalle logomachie si passasse all'azione.

Tutto il vasto problema del maggior porto italiano va studiato e risoluto sotto un unico punto di vista: quello di dare alla nuova Italia, alla grande Italia l'organo migliore per respirare ottimamante; il suo polmone di destra è il porto di Genova; esso dev'essere sano e, in perfetta sanità, dev'essere mantenuto; (1) oggi il respiro è affannoso, il ritmo disuguale; l' intervento di uno specialista di grido è urgente; occorre ossigeno e ossigeno puro; bisogna rinvigorire, rianimare, risuscitare.

---

(1) Il sommo clinico senatore Maragliano, prediletto figlio della Superba, concorrerà, colla valentia del suo ingegno e coi molti titoli di benemerenza, che nella sua città natale si è acquistato, a questo fine altissimo e nobilissimo.

Si sono spese, in passato, più o meno bene, tante poi tante centinaia di milioni; se ne spendano - con accurati e severi controlli - quante ne occorrono, ma si ridia, e presto, al polmone d'Italia libero respiro.

È facile dimostrare - osserva il prof. Gino Arias (1) - che, fino al momento in cui scoppiò il conflitto internazionale, il porto di Genova aveva, non che accresciuta proporzionalmente allo sviluppo enorme del traffico mondiale, diminuita la sua capacità di irradiamento. (2)

Ora per questa parte, incontrastabilmente, può rimediare l'opera sagace e vigorosa del Consorzio Autonomo, aumentando gli impianti tecnici più perfetti e facendo invece diminuire la partecipazione troppo larga degl'intermediari. (3) Ugualmente, all'esercizio di Stato delle Ferrovie, non potrà riuscire impossibile - in ispecie dopo che la comunicazione tra il porto e la stazione è divenuta beneficamente più facile - di rendere meno disagevole ed incerto il trasporto.

Quanto al trasferimento delle merci dai porti ai luoghi di destinazione, se è vero - come tanto spesso si ripete - che la Germania, col possesso delle sue vie acquee naturali, si trova in condizioni privilegiate, è vero anche che le nostre comunicazioni ferroviarie, sia di Genova con la Lombardia, e più ancora, di Savona col Piemonte sono suscettibili d'importanti trasformazioni che avranno, sui prezzi di trasporto, decisiva influenza.

Motivi di decadenza dei nostri porti dobbiamo ricercarli nell'averli lasciati indifesi contro la concorrenza temibile delle marine straniere; nell'aver trascurato di armare quei porti di strumenti meccanici e di disciplina operaia indispensabili per richiamarvi e mantenervi il concorso dei naviganti e di ren-

---

(1) Prof. GINO ARIAS, *Il porto di Genova e l'economia nazionale.*

(2) A Genova le spese vive per il passaggio di una tonnellata di cotone, da bordo al vagone, ammontano a circa lire 8, mentre a Brema non sono che di lire 2,85.

(3) È lo stesso malanno – e da noi più volte denunziato – che si lamenta sui pubblici mercati dove le derrate, di prima necessità, sono notevolmente cresciute di prezzo per le imposizioni – tollerate dalle Autorità costituite – dei mediatori, sensali o bagarini.

dere il transito nell'entroterra provveduto delle agevolazioni necessarie di ordinamento e di tariffe ferroviarie. (1)

Nell'impero tedesco, invece, di tutti questi coefficienti essenziali a sviluppare e difendere la prosperità commerciale si è fatto scrupolosamente conto; uguale sforzo si è rivolto a organizzare l'esercito e l'industria germanica portando in tale sforzo una visione animosa delle presenti condizioni della società produttrice e una risolutezza di azioni pari a quella posta nel dirigere la guerra. Nessun problema - osserva il dotto economista - è stato da loro esaminato e risolto partitamente; ma ogni esame ed ogni soluzione fu sempre armonizzata al supremo fine voluto: quello di accrescere la potenzialità economica dell'impero. Perciò i loro porti avevano potuto mettere i nostri in istato d'inferiorità, come la marina loro, in servizio, su larga scala, del commercio italiano, riuscì a soverchiare la nostra.

Eppure questa invasione era tollerata; nè sembrava si avvertisse la decadenza di quelli che dovevano invece essere gli strumenti naturali della nostra ascensione economica. (2) Non si vide quel che occorreva vedere per le necessità reali di un paese, ancor giovane, in fatale contrasto con tutte le forze di

---

(1) Nell'ultima riunione del Consiglio Generale del Traffico, avvenuta a Roma presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, il *Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari*, on. Arlotta, pronunziò un elevato discorso da cui togliamo queste assennate parole:

« Se però, in questi momenti, l'azione del Consiglio dovette essere sospesa, o per lo meno esplicarsi saltuariamente, grande ed elevata dovrà svolgersi quando, sopite le attuali sanguinose competizioni, subentrerà il bisogno dei risarcimenti, e tutte le forze vive del Paese dovranno tendere ad un unico sforzo; risollevare, aiutare i traffici e indirizzarli a nuove mete.

« Ardui e complessi saranno i problemi da affrontare ed a risolverli efficace e desiderato contributo sarà il vostro per la parte che riguarda i trasporti e le tariffe relative, data la vostra esperienza nei vari rami delle amministrazioni, dei commerci e delle industrie.

« Le condizioni nuove che verranno a crearsi, esigeranno, indubbiamente un nesso più intimo e quindi più giovevole fra i trasporti terrestri e quelli marittimi onde più efficace possa rendersi la conquista di nuovi mercati ai nostri produttori ed ai nostri industriali.

(2) Mancano in Italia i criteri ispiratori la concezione, determinatamente esatta, di una forte feconda politica della economia nazionale.

protezione già lungamente e sapientemente protette. Quindi non si escogitarono, a prezzo anche di spese non lievi, che provvedimenti frammentari, per urgenze momentanee e locali, i quali non potevano attenuare il male.

Uomini competentissimi e studiosi dell'arduo problema (1) si sono affaticati e si vanno affaticando per risolverlo e tutte degne di considerazione sono le proposte da essi affacciate.

Il Coen Cagli proporrebbe di prolungare, senz'altro, il bacino in costruzione sino allo sbocco del Polcevera, limitatamente, per ora, alle sole opere di difesa, e così di aggiungere al porto, nel più breve tempo possibile, un nuovo bacino, di ben 100 ettari di superficie acquea assolutamente calma, il quale potrebbe accogliere un grandissimo numero di navi, e dove, in attesa della costruzione delle definitive calate, gli sbarchi potrebbero in tutta sicurezza compiersi o su chiatte o su pontili provvisori, di lievissimo costo, radicati alla spiaggia, e che facilmente potrebbero, in via precaria, allacciarsi alle attuali linee ferroviarie d'accesso al porto, anche senza affrettare l'organica soluzione di questo particolare problema.

Il lavoro potrebbe, senza difficoltà, innestarsi su quelli attualmente in corso, il cui stato odierno di avanzamento consentirebbe, già di iniziare, a brevissima scadenza, lo scogliere di fondazione per l' ulteriore prolungamento della grande diga di ponente, e il cui futuro sviluppo consentirebbe d' iniziare, assai prima della fine dell'appalto in corso, le soprastrutture delle nuove opere, così che le medesime potrebbero già, fra pochi anni, rispondere in parte allo scopo predetto e trovarsi in tutto compiute fra non più di otto o nove anni. La spesa richiesta per le nuove opere sarebbe di circa 16 milioni di lire.

L'illustre prof. ing. Luiggi, dalla R. Università di Roma, osserva che è cosa difficile suggerire dei rimedi per il porto di Genova perchè il male è di troppa antica data: è un male cronico aggravato dalle anormali condizioni create dallo stato di guerra.

Gli inconvenienti che si deplorano per il nostro maggior

---

(1) Ing. Coen Cagli, *I lavori del porto di Genova;*
Ing. comm. Luiggi, *L'ingombro del porto di Genova;*
Prof. Camillo Supino, *Op. cit.*

porto sono quelli stessi - e naturalmente aggravati per il lungo tempo passato - che si lamentavano fin dal 1889 e che il Ministro Genala esponeva nella relazione sulla conservazione del Palazzo San Giorgio, dove ora è insediato il Consorzio Portuale.

« L'attuale porto - (quello cui il Duca di Galliera diede impulso col dono dei 20 milioni) e che fu ultimato nel 1892 dagli ingegneri Parodi, Giaccone, Maganzini e Luiggi - da poco tempo ingrandito, può bastare, secondo il giudizio degli esperti, a un movimento di circa quattro milioni di tonnellate di merci, sbarcate a terra o da terra imbarcate sulle navi, e di un milione di tonnellate di merci trasbordate da nave a nave. In tutto cinque milioni di tonnellate effettive, ossia una metà circa maggiore dell'attuale movimento, o poco più, se si adotteranno più sagaci ordinamenti e più perfetti meccanismi per trarre dal porto il massimo profitto ».

Dopo considerazioni opportune d'indole politica e finanziaria il relatore osserva che: « Genova è angusta; il porto è racchiuso fra i monti e i moli; oltre i moli profondo il mare; difficile, dispendiosissimo ampliare per di là. D'altra parte le calate, le strade sono serrate fra il monte e il porto; non c'è spazio per allargarsi, nè per estendere nuovi binari, nè per aprire nuove strade.

« Bisogna dunque espandersi al di fuori di questo cerchio angusto, volgersi a ponente, a Sampierdarena.

« . . . . . crediamo far notare, che, dirigendo verso ponente l'opera e gli sforzi dell'attività ligure, si otterranno insigni vantaggi.

« Ivi facile e non molto dispendioso il costruire la diga foranea, e il prolungarvela fin dove il bisogno, anche nel lontano avvenire, lo richiederà; ivi una spiaggia estesa e pianeggiante opportunissima per costruire larghe calate e prolungarle; facilissimo lo sviluppo degli impianti ferroviari, e immediato e diretto l'avviamento dei treni al loro destino; comode le strade carreggiabili; importanti opifici e vaste aree per le industrie navali ».

Per rimediare agli inconvenienti del Porto di Genova - ci dice il prof. ing. Luiggi - occorre attuare, con energia, il programma tracciato, con mano maestra, circa 30 anni fa dal Mi-

nistro Genala; occorre completare rapidamente gli impianti ferroviarii studiati, da tempo, dal comm. Bianchi, che fu segretario nel 1894-95 della Commissione Gadda e di cui eseguì una buona parte nel 1905-1915, quando aveva la Direzione delle Ferrovie dello Stato; occorre attivare, con la massima energia, i lavori del progetto d'ampliamento del porto degli ispettori Giaccone e Inglese, approvato fin dal 1901 pel quale furono autorizzati 60 milioni e di cui ben poco si è fatto; bisogna completare l'attrezzatura portuale, e con macchine più moderne e più numerose.

Un'altra questione, non meno importante, per la ricchezza di Genova, di quella del movimento delle merci nel suo porto, è la questione del movimento dei passeggeri.

La Francia (1) ha compreso, da molto tempo, l'importanza del servizio viaggiatori, ed ha ordinato il porto di Marsiglia in modo che lo sbarco delle merci, che vi affluiscono, non elimini e non ostacoli l'importante movimento dei viaggiatori.

Noi crediamo che la questione economica del porto si debba riguardare dal doppio punto di vista, in cui l'hanno studiata e risolta i Francesi, stabilendo, contro la nostra inerzia, una vittoriosa concorrenza in quel campo che dovrebbe essere

---

(1) A. BALDACCI, *I porti della Francia.*

I porti della Francia – ci dice l'autore – in gran parte naturali, cominciarono ad essere completati dall'uomo nel XVII secolo, ma ricevettero il più grande impulso nella seconda metà del secolo XIX in seguito ai progressi della Marina a vapore, il cui tonnellaggio mondiale cominciò a superare quello della Marina a vela verso il 1880. Nel programma dei grandi lavori del Freycinet, sanzionato con legge 28 luglio 1879, vennero stabiliti 500 milioni per il miglioramento dei porti francesi. Nel 1903 furono votati altri 87 milioni e 129 milioni nel 1907 per i porti dell'Havre, Rouen e Marsiglia. In totale, le spese per lavori nuovi e di miglioramento, dal 1820 al 1910 hanno superato il miliardo e mezzo di franchi.

Sono 14 i porti principali della Francia, ossia quelli il cui movimento marittimo totale superava un milione di tonnellate.

L'autore, dopo averci – sulla base di dati storici – descritti i porti di Dunkerque, Calais, Le Havre, St. Nazare e Rochelle, rivela come il principale movimento del porto di Calais consiste nel trasporto dei viaggiatori. Calais et Boulogne sono, dopo Marsiglia, i porti della Francia che trasportano più viaggiatori. Li seguono Dieppe e l'Havre.

particolarmente coltivato, poichè, se si accorda protezione alle merci soltanto, i viaggiatori si troveranno in disagio e si serviranno di piroscafi non facenti scalo a Genova, come è già avvenuto. In tal caso il nostro porto, perdendo una linea di piroscafi per passeggeri, farà una perdita grave.

Oltre gli impiegati d'amministrazione e l'equipaggio, che consumano e spendono nelle città parte dei loro guadagni, oltre le provviste di bordo che i piroscafi richiedono, oltre i viaggiatori che scendono in città e danno guadagno al commerciante, all'agricoltore, alle ferrovie ed allo Stato, questi piroscafi importano merci di lusso d'ogni genere e, sopratutto, attirano nuove correnti di esportazione.

Quando i vapori della *Peninsular* ed *Oriental line* approdavano a Brindisi e di là ripartivano per le Indie imbarcavano derrate alimentari, vini italiani ed altri nostri prodotti che trovavano facile esito in quelle lontane contrade.

Marsiglia ha saputo attirare al suo porto i piroscafi di quella linea importantissima.

Lo stesso, ma con danno incomparabilmente maggiore, avverrà di altri vapori se si continuerà a negar loro, nel porto di Genova, quella comodità e quei riguardi, che signorilmente sono loro offerti da Marsiglia.

La Camera di Commercio ed il Municipio di Genova hanno l'obbligo imprescindibile di provvedere, in tempo, premendo sul Governo centrale affinchè la benefica corrente di viaggiatori che, a pace conclusa, specialmente dal Nord America, si dirigerà in Italia, non sia deviata dal nostro maggiore porto sul Mediterraneo per difficoltà d'approdo, per insufficienza di banchine, per disorganizzazione di servizi, per incuria e trascuratezza riprovevole.

La guerra, che incombe su buona parte di Europa e sull'Italia, ha messo in evidenza, più che mai, come gli interessi di un Porto di prim'ordine non sieno soltanto regionali, bensì nazionali; e come una larga dotazione di mezzi – anche se costosi – sia largamente compensata da vantaggi economici e sociali che non faranno mai rimpiangere le spese. (1)

---

(1) Camera di Commercio e Industria di Genova, *Per aumentare l'efficienza del Porto di Genova.*

Il disegno da tradurre in atto è vasto e complesso, lo ripetiamo.

La Genova dell'avvenire (1) dobbiamo considerarla molto al di là del Bisagno e del Polcevera, poichè essa, premuta com'è dalla cerchia dei monti alle spalle, allargherà le formose braccia sulle due Riviere, riunendosi, fra mezzo secolo, colle floride pendici di Pegli, da un lato, e colle ridenti ville di Nervi, dall'altro.

Genova sarà grandissima ed avrà assicurato un luminoso avvenire, quando si riserbi le merci ricche ed il conteso contributo dei passeggeri.

Da San Giorgio che fu tutto, e che è destinato ad essere ancora tanta parte della vita marinara, da San Giorgio che vide il più alto fiorire dei traffici, da San Giorgio che dettò, con latina sapienza, le leggi della nave, diano gli italiani ascolto alla grande voce del nostro mare, al ritmo eterno che viene dal largo e porta a noi i voti di operosità nuove, di maggiori ricchezze, di più proficuo lavoro. (2)

La feconda cooperazione di tutti assicuri poi le sorti migliori a Napoli, a quello scalo così caro al Mezzogiorno ed all' Italia; nè vengano meno le assidue cure del Governo per la gloriosa capitale della Sicilia, per quella Palermo che tanto fascino esercita per la sua fortunata giacitura topografica, per il sempre maggiore incremento che merita il suo porto, per il commercio sempre più attivo che in esso si va sviluppando.

Per gli effetti di una provvida legge, Livorno ha ottenuto l'ampliamento del suo porto e fra pochi anni il porto di Livorno sarà in tali condizioni da raccogliere i traffici di un emporio grandioso (3).

Ma le banchine ed i fondali di un porto non bastano a formare un porto, se dalle banchine non s'irradiano le vie di

---

(1) G. B. Plini, *La Genova dell'avvenire.*

(2) Ing. prof. comm. N. Ronco, *op. cit.*

(3) Avv. Vaturi, *I traffici ferroviari della Toscana ed il porto di Livorno.* Discorso pronunziato per incarico del Comitato Popolare per la difesa ferroviaria di Livorno.

comunicazione congiungenti il porto alle regioni da cui il traffico deve trarre l'alimento e la vita ed al traffico delle quali il porto deve dare vita e alimento.

Un porto senza ferrovie è un cuore senza arterie, è un organismo destinato, per difetto di libera espansione, a soccombere.

Ecco la necessità manifesta - osserva l'egregio professionista - scaturente dalla stessa posizione geografica del nostro porto di una linea litoranea al nord, di una linea che, per Lucca, lo ponga in diretta comunicazione con l'Emilia e la valle del Po, aprendogli i valichi agli scambi dell'Europa Centrale, di una linea che, per Pontedera, più direttamente, lo unisca al centro industriale della Toscana ed alla gloriosa e splendida Firenze.

Cap. VI.

Comunicazioni terrestri e marittime.

La coordinazione, ai fini del commercio e nell'interesse del Paese, delle arterie ferroviarie con quelle marittime, lo incanalamento razionale delle correnti di traffico per soddisfare ai bisogni dell' entroterra, senza arrestare od impacciare le funzioni dei porti di transito; lo sviluppo della navigazione interna, per servirsi di essa in ausilio alle ferrovie; una politica di trasporti, insomma, completa che sia la guida dell'azione economica del Paese, anche di fronte ai problemi che si affacciano oggi per dopo la guerra; è questo, in poche parole, il vasto programma che si presenta al nuovo Ministro delle Comunicazioni che potrà da lui essere trattato, solo, a grandi linee, ma che, per essere tradotto in pratica, organicamente e non come grappolo di aborti, richiede esecutori coscienziosi ed intelligenti, capaci d'intendere i tempi nuovi.

E noi, che del problema ferroviario ci siamo, per lo spazio di molti anni, interessati (1), non possiamo che compiacerci della

(1) Ed oggi siamo lieti che le fiere battaglie, da noi sostenute, a voce e per iscritto, per una sistemazione definitiva, sia dell'ordinamento di tutta quanta la azienda ferroviaria, sia del miglioramento morale ed economico

deliberazione presa dal Ministero, presieduto da Paolo Boselli, questo venerando parlamentare il quale - nell'età in cui gli altri uomini sogliono ritrarsi dalle lotte della vita, e sopratutto della sfibrante vita politica, con giovanile prestanza, con ammirevole lucidità di mente, con avvedutezza pari a rarità di tatto ed a genialità di risorse - seppe e volle imprimere al *governo di guerra*, da lui degnamente presieduto, le direttive di una amministrazione fattiva, energica, risolutamente decisa a conseguire l'alta, l'altissima meta.

Sia lode a lui e ad Antonio Salandra che, nella faticosa preparazione dell'arduo compito, lo precedette.

I mezzi di trasporto hanno, nella vita di una Nazione, lo stesso compito che le arterie e le vene nell'organismo umano.

Diffondono, spingendoli fino alla periferia, i succhi vitali che l'industria ed il commercio producono e facilitano così la loro circolazione al di là delle frontiere e sulla superficie incommensurabile dei mari e degli oceani.

Organi così importanti non potevano essere dei semplici rami secondari dell'amministrazione dei Dicasteri ai quali erano stati aggregati.

La nostra guerra, specialmente col mettere in particolare evidenza la grande utilità e necessità dei mezzi di trasporto, ne ha messo alla luce le deficienze dell'organizzazione ed ha additato il rimedio di un Ministero tecnico che si occupi esclusivamente delle comunicazioni.

La sua costituzione consentirà di regolare, con maggiore unicità di criteri, l'azienda ferroviaria di Stato.

Il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari dovrà, nello svolgimento della sua operosità, ispirarsi ad un concetto più industriale che amministrativo; in altri termini dovrà, quanto più possibile, svincolarsi e spogliarsi di quella veste burocratica verso la quale non siamo mai stati eccessivamente teneri.

Si è ripetuto, ed ancor oggi si ripete, che lo Stato, non sia un buon amministratore; ma lo Stato, o per meglio dire le Amministrazioni che da esso dipendono, sono buone o cat-

---

del suo personale, trovino, nel nuovo Dicastero delle Comunicazioni, istituito per dare un assetto organico a questo importantissimo servizio pubblico, il soddisfacimento d'averle combattute.

tive a seconda degli elementi che le compongono, sicchè si potrà fare delle medesime quelle mastodontiche e caotiche corporazioni che sono i Ministeri dell'oggi - dove non si saprebbe, se più deplorare il pregio dell'inventiva, del parere e non essere, o il difetto di volontà disciplinate pel raggiungimento che lo Stato si prefigge - oppure, sulla falsariga delle Amministrazioni private (1), costituire quelle sciolte e fattive Aziende del domani dove l'intuito e la rapidità d'azione sono tutt'una (2).

Ma la logica non è sempre amica del buon senso ed in Italia si è tenuta, per una lunga serie d'anni, la Marina Mercantile - che ha capitale importanza per il problema economico-politico del nostro Paese - alla dipendenza del Ministero della Marina, che ha carattere esclusivamente militare, senza preoccuparsi, menomamente, che, essendo le loro finalità antagonistiche, non potevano avvantaggiarsi a vicenda e che, d' altronde, il supremo dirigente del Ministero della Marina (3) non aveva alcun obbligo di essere competente in materia di traffici, di codici commerciali, mercantili o di pesca.

Quindi, anche in questo campo si è colmata una lacuna e l' unicità d' indirizzo nella politica dei trasporti - cioè quella politica che costituisce il maggiore coefficiente dello sviluppo economico di una Nazione, ricca di energie produttive, capaci di espandersi oltre i confini dello Stato - concorrerà a dare al-

---

(1) Se le Amministrazioni pubbliche in Italia fossero ordinate e dirette come lo sono molte Aziende private, e più specialmente quelle dei rami Bancari, il nostro Paese potrebbe accantonare molte diecine di milioni, ogni anno, a favore dell'agricoltura e della marina mercantile semplificando, senza alcun pregiudizio, il faragginoso meccanismo statale.

(2) Del nuovo *Ministero pei trasporti marittimi e ferroviari* entreranno a far parte oltre che la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, le ferrovie concesse all' industria privata, le tramvie, le automobili, l'ufficio speciale delle Ferrovie, ed inoltre la Direzione Generale della Marina Mercantile e cioè la Divisione gente di mare, proprietà navale e polizia della navigazione, la divisione amministrazione dei porti, del demanio marittimo e dei servizi relativi alla pesca e la divisione protezione della marina mercantile e trattati internazionali; del nuovo Ministero faranno anche parte l' ispettorato del Corpo delle Capitanerie di porto e l' ispettorato dei servizi marittimi.

(3) Quasi sempre un Vice-Ammiraglio o Contr'Ammiraglio.

l' Italia l'impulso a quella meravigliosa ascensione cui la chiamano, per la terza volta, i suoi destini.

Ciò che, oggi, si deplora nel nostro Paese, è, in materia di trasporti, la mancanza di quell' equilibrio, di quella giusta proporzione tra la navigazione e la ferrovia.

Servizi interessanti la difesa del Paese vietano all'Amministrazione delle Ferrovie di assegnare ai nostri principali scali marittimi quel determinato numero di carri ferroviari richiesti dal fabbisogno.

Unico rimedio: abbreviare il ciclo: vale a dire limitare, su tutta la rete ferroviaria, la percorrenza dei carri disponibili.

Basti accennare al fatto che l'efficienza del porto di Genova è limitata alla potenzialità ferroviaria, in quantochè la quantità di merce, che potrebbe essere sbarcata, se si avessero a disposizione i mezzi per trasportarla, oppure i grandi Empori portuali per immagazzinarla, supera di gran lunga quella che sbarca attualmente e che non è dato aumentare a cagione della deplorata mancanza dei mezzi di trasporto terrestre e di depositi da servire di emporio commerciale.

Mancando questi ultimi, ed essendo insufficienti i carri che, normalmente, le Ferrovie dello Stato mettono a disposizione del commercio (1), gioverà asportare dal porto, ogni giorno, con altri mezzi, quelle merci che sono destinate all'entroterra immediato, servito da strade rotabili o da pontili a mare.

Un' impresa privata - tanto più nel momento attuale in cui l' economia e la politica dei trasporti devono essere regolate secondo criteri speciali, al solo scopo del migliore rendimento delle energie nazionali - non potrebbe assumere questo servizio di trasporti dal porto agli stabilimenti industriali ed ai depositi dell'entroterra immediato; lo Stato, invece, potrebbe mettere a disposizione delle Ferrovie - che sono il vero vettore di Stato - un determinato numero di *camions* e di *rimorchiatori* adeguato al bisogno, senza diminuire e pregiudicare tampoco altri importantissimi servizi d' interesse nazionale.

(1) Occorrerebbero, giornalmente, nel porto di Genova da 200 a 250 vagoni.

Se, per attuare tali provvedimenti, è necessario derogare dalle norme sancite dalla legge sull' ordinamento ferroviario, non si esiti a farl. (1)

L' impossibilità di potere dare sfogo alle mercanzie che vengono scaricate dai vapori e dai velieri in arrivo nei nostri porti arreca un grave pregiudizio al commercio ed all' industria nazionale, ed, oggi, che la grande guerra ci ha insegnato che, per conseguire la vittoria, oltre al valore ed all' intrepidezza dei combattenti, è indispensabile che un altro esercito, non meno agguerrito per ferrea volontà, nè meno infiammato di santo patriottismo, concorra, con un lavoro ininterrotto e febbrile, a preparare quanto necessita in armi, in munizioni, in vettovagliamento, in indumenti ecc. ecc. è dovere dei poteri costituiti di alimentare, nel miglior modo, le fonti del lavoro che, nei mezzi di trasporto, trovano il primo coefficiente di successo.

Per lo sviluppo commerciale del maggior porto italiano la distanza delle stazioni di Sampierdarena e di Brignole agli scali del porto di Genova, ingiustamente ed illegalmente stabilita da molti anni, in nove kilometri, dovrebbe venir ridotta alla reale distanza effettiva che è di soli tre kilometri; inoltre, a somiglianza di quanto accortamente viene praticato da altre Nazioni, ed in ispecial modo dalla Francia, dovrebbero stabilirsi speciali tariffe differenziali ridottissime pel trasporto delle merci dirette all'estero, sia per via di terra, che di mare, in modo da porre in grado le industrie, il commercio e la navigazione di sostenere vittoriosamente la concorrenza straniera.

È ormai generale convinzione che, sino a quando il commercio di esportazione dai porti italiani non avrà raggiunto lo sviluppo desiderato, di cui godono proporzionalmente i maggiori porti esteri, non si potranno ottenere sensibili ribassi sulle spese di trasporto delle merci in importazione per via di mare, stante la grave difficoltà che incontrano gli armatori a stringere contratti di noleggio per il viaggio di ritorno nei porti nazionali.

Nè la navigazione sovvenzionata dal Governo può consentire migliori condizioni, causa lo spazio limitato che le navi,

---

(1) Camera di Commercio e Industria di Genova, *op. cit.*

destinate al trasporto dei passeggeri, possono lasciare alle merci.

Con tutto ciò, stante la assai minore distanza dei porti italiani da quelli del Mar Nero e di Azof in confronto a Rotterdam, (1) e la minore durata di 8 a 10 giorni nel viaggio, le merci di detta provenienza dirette alla Svizzera ed all'Europa Centrale transiterebbero tutte dai porti italiani, se non trovassero un insormontabile ostacolo nell' elevatezza delle tariffe ferroviarie.

Occorre quindi provvedere ad estendere la zona di competenza dei nostri porti attirando un largo traffico, non solo d' importazione, ma anche d'esportazione col ribassare le nostre tariffe di trasporto, da e per i transiti di confine dello Stato, in modo che le correnti commerciali non siano sviate dalle strade più brevi, quando esse naturalmente fossero anche più economiche. (2)

Mentre, in quest' ultimo trentennio, le marine di tutto il mondo hanno spiegato le loro bandiere nei porti delle Indie, della Cina, del Giappone, dell'Australia e dell'Africa (regioni tutte aperte, dopo quell'epoca, al commercio del mondo) l'Italia si è ritirata da un campo di attività che già aveva nel 1877 (3).

Mentre è un affannarsi delle Nazioni di tutta Europa per cercare nuovi sbocchi alle attività esuberanti dei loro Paesi,

---

(1) Genova dista 1695 miglia marine, Venezia 1634 e Rotterdam 2607.

(2) Nulla di veramente serio si è fatto fin qui per la nostra navigazione commerciale, come per la nostra sempre di là da venire navigazione interna e per la nostra politica ferroviaria. Quanto a quest' ultima se si riflette che, già, colle difficili e lunghe linee attuali, molte merci ricche provenienti dall' estremo Oriente e dirette in Italia, quali ad esempio le sete, forse per la mancanza di una linea marittima diretta, vengono sbarcate a Marsiglia e di là istradate pel Cenisio, si può facilmente arguire che cosa avverrà quando, tra breve, sarà aperta la linea Nizza-Cuneo-Torino, la cui diramazione Brouil-Ventimiglia è una pura lustra, perchè a Ventimiglia non esiste un porto, mentre a Nizza ve n' è uno; senza contare che le merci, anche sbarcate a Marsiglia, possono pervenire agli opifici lombardi con notevole minor percorso in confronto di quello della linea del Cenisio.

(3) Ing. NINO RONCO, *Trasporti Marittimi e le nuove Convenzioni.* Relazione al Consiglio Autonomo.

l' Italia sembra non essere ancora disposta ad evitare un altro trentennio di traffici non superiore al precedente. (1)

Malgrado la concorrenza che la bandiera estera ha, fin qui, fatta nei nostri porti, la marina libera ha saputo, ad occidente, colle sole sue energie, altamente e fortemente affermarsi.

Tralasciando di tener conto delle linee che vanno al Nord America ed al Centro America, deve constatarsi, con un certo orgoglio, che le navi nostre, le quali, a brevi intervalli, si dirigono al Sud America sono fra le più moderne e le più apprezzate.

Al porto di Genova manca una linea che attiri qualche scambio con le regioni dell'Africa oltre Zanzibar (2); manca, altresì, una linea con l'Australia che è tutto un continente cui si indirizzano già uomini e cose del nostro Paese; il governo Italiano ebbe anche modo di trattare, recentemente, a Londra, col capo del Governo Australiano, Hughes, circa i migliori rapporti commerciali da stringere fra l'Italia e l'Australia. Manca pure una linea per la Cina ed una per il Giappone, entrambi emporii commerciali di prim'ordine dove le Nazioni,

---

(1) Non appena si sarà finito di fabbricare cannoni ed altri strumenti di sterminio, si dovrà iniziare, nei cantieri nazionali, un' intensa fabbricazione di navi da carico, di dimensioni e di portate diverse; bisognerà persuaderci che l' Italia ha mare d' ogni lato e che i mezzi di trasporto sul mare sono le navi!! La miopia, nella politica marinara italiana, è stata la rovina d' Italia!!!

(2) In quelle regioni si prepara certamente un periodo di nuova e notevole attività internazionale; noi inviamo colà i nostri prodotti valendoci di navi e di porti stranieri, prelevando poi da codesti porti, in via di trasbordo, le merci che acquistiamo in quelle lontane contrade!!

Se non ci fosse da lagrimare si potrebbe dire essere questo il colmo dell' ironia; la Svizzera chiese un tempo, non ricordiamo più in quale Congresso, di potersi creare una piccola flotta mercantile per dare sviluppo a' suoi commerci; le fu negato non avendo essa alcun sbocco sul mare; l' Italia, che si può dire, respira unicamente sul mare, è costretta ad elemosinare e chiedere aiuto al tonnellaggio straniero per importare ed esportare le sue merci acquistate o vendute!!!

Dopo aver conquistata, con armi proprie, la vittoria sulle cime, eternamente nevose, delle Alpi, l' Italia conquisti il predominio dei mari con navi proprie!

Chè, anche una Nazione, non vive di solo pane.

sorrette da potenti marine mercantili, (1) hanno disteso una fitta rete di traffici con enorme danno degli assenti.

Anche sulle vie per l' India - di dove giungono a noi molti prodotti, fra cui principalmente quelli che alimentano le nostre industrie tessili - l' Italia mercantile non giunge che a Bombay senza approdare nè a Karaschi nè a Calcutta.

Nè le linee estere ci possono dare affidamento di un buon servizio chè, spesso, le navi di marine straniere giungono nei porti italiani senza che si sia riservato, nella stiva, lo spazio sufficiente per imbarcare merci, sicchè avviene di frequente che la merce nostra debba rimanere a terra, con quanto danno è inutile dire.

Alla costa del Pacifico, Genova, deve essere allacciata da una linea regolare di navigazione, fissa, periodica, percorsa, da buoni piroscafi di una discreta velocità, che, senza trasbordi ed a noli convenienti, e senza limitazione di spazio a bordo, trasportino la nostra merce ai principali porti del Cile, del Perù, dell'Equatore ed, eventualmente, sino a S. Francisco di California. (2)

E là, su quei lontani mercati, dove la nostra gente ligure, industre e tenace, ha saputo assurgere a notevole importanza economica, dove ha saputo monopolizzare il commercio grande e piccolo, dove ha saputo prendere attiva parte alle imprese minerarie e bancarie, che le bandiere d' Italia e di S. Giorgio devono sventolare a segnacolo, non solo di nuovi traffici, ma a segnacolo di italianità per rinsaldare, insieme coi nuovi rapporti commerciali, il sentimento patriottico fra quei nostri connazionali, che finora si videro sempre dimenticati dalla madre-patria.

Quei mercanti liguri - soggiunge il prof. Frescura - sconosciuti ai più, che trafficano nelle *pulperie* - i piccoli negozi di generi svariatissimi che sorgono ai canti delle vie di Lima e di Santiago - che fanno il commercio di cabotaggio lungo l' immensa distesa delle coste del Pacifico - che dalla costa salgono coi loro muli e *llamas* sino alle Ande elevate, scam-

---

(1) Inghilterra e Germania.

(2) Prof. FRESCURA, della R. Scuola Superiore di Commercio di Genova. *Relazioni pubblicate dal Consorzio Autonomo del Porto.*

biando i prodotti Europei col caucciù, colla vaniglia, la china-china, i balsami, le pelli, le penne, i metalli preziosi, sono veri eroi del lavoro; sono essi che esplorano le ricchezze di quei remoti Paesi e che vi introducono spesso, insieme colle merci, il nome italiano ed i primi elementi di civiltà!

Ebbene, quei mercanti devono ricevere la merce dalla bandiera italiana; non devono essere soggetti alla bandiera estera.(1)

Caratteristico (e soggiungiamo veramente d'occasione) il fatto ricordato dall' illustre scrittore.

Quando vennero inaugurate le dinamo, per l'impianto della trazione elettrica a Santiago del Cile, davanti il Presidente della Repubblica, *il rappresentante della Germania* glorificava le potenti motrici..... di *Tosi Legnano,* il cui nome era coperto da bandiera tedesca e cilena, che un indiscreto sollevò un istante, con arguta ironia italica, per far leggere il nome ad un Ministro di Stato. Ed in parecchie salnitrerie lavorano le macchine Tosi, *importate con marca tedesca!!!*

Certo dovrebbe dare seriamente a pensare il fatto che, mentre s'incontrano navi di tutti i Paesi, nuove e vecchie, grandi e piccole, fluviali e costiere, a vapore ed a vela, sovvenzionate o no; e tutte navigano e tutte trafficano e rendono, senza dubbio, un frutto, senza il quale gli armatori non le terrebbero sul mare a consumar carbone; mentre, per soddisfare allo sviluppo colossale del commercio Cinese, si formano di continuo nuove Società di navigazione che spingono i loro piroscafi su per i grandi fiumi navigabili, per centinaia di chilometri, lungo le coste frastagliate a trasportare migliaia di tonnellate di merci, migliaia di viaggiatori cinesi, proprio la nostra bandiera manca, perchè non arrischia i suoi capitali, se non ha una più che sicura garanzia. (2)

---

(1) Ci associamo intieramente a questo concetto del chiarissimo professore Frescura e confidiamo che il governo e l' industria nazionale non vorranno più oltre persistere in una politica di vergognosa sottomissione in quel ramo, sopratutto, di attività commerciale che è rappresentato dalla marina mercantile e che, a qualunque costo, in breve tempo doteremo il nostro Paese di una poderosa flotta da carico mettendolo così in grado di gareggiare colle prime marine mercantili del mondo.

(2) In tempi normali, alla vigilia della guerra attuale, e cioè nel 1913, il movimento totale dei piroscafi e velieri con bandiera italiana ed estera arrivati e partiti nei e dai nostri porti era complessivamente di 353 274 ba-

Se i trasporti marittimi e terrestri non hanno, fin qui, resi all' industria ed al commercio nazionali quei benefici che l'economia italiana, in generale se ne riprometteva, il motivo - come abbiamo veduto - si è trovato nel mancato collegamento razionale dei servizi di trasporto per terra e per acqua.

Ma, nello stesso modo che la forza dello Stato italiano è apparsa, d' improvviso, gigante sui campi di battaglia, essa sarà il miglior presidio dei nostri traffici e dei nostri interessi.

Una volta sicuri dentro le nostre frontiere, e non più co-

---

stimenti per una stazza diretta di tonnellate 113 724 221 per trasportare merci in tonnellate 31 971 360 complessivamente tra imbarcate e sbarcate.

Rispetto alle nazionalità dei bastimenti si avevano le seguenti caratteristiche e cifre: dei 353 274 bastimenti arrivati e partiti, 324 719 erano di bandiera italiana, 28 555 di bandiera straniera. Rispetto al tonnellaggio su 113 724 221 tonnellate di stazza netta complessiva totale, 70 844 080 tonnellate erano di nazionalità italiana, 42 880 147 erano di nazionalità straniera.

Con riguardo alla nazionalità la merce sbarcata da piroscafi e velieri, complessivamente, di nazionalità italiana era di tonnellate 8 928 532, mentre la merce sbarcata da piroscafi e velieri di nazionalità straniera ascendeva a tonnellate 14 625 757.

L' Italia ha un naviglio numeroso, ma di tonnellaggio relativamente scarso perchè prevalentemente composto di velieri. Con 374 719 bastimenti non ha infatti che tonnellate 70 844 080 di stazza pel suo traffico importantissimo di importazione, assai inferiore di esportazione.

Perciò l'Italia, che ha bisogno di un traffico marittimo del tonnellaggio di 113 724 221 tonnellate all'anno, tra sbarchi ed imbarchi, non può destinarvi che 70 844 080 tonnellate di stazza con bandiera italiana *e deve ricorrere e ricorre a 42 880 141 tonnellate di stazza di bandiera straniera e cioè alla metà quasi del tonnellaggio necessario.*

La forma dell' inferiorità marittima della nostra flotta mercantile, che consiste nello scarso numero e tonnellaggio dei piroscafi, usati per la maggior parte dei trasporti, risulta dal fatto che il tonnellaggio che ci manca, ed era fornito dall'estero, è quasi esclusivamente di piroscafi.

Il tonnellaggio che, in tempi normali, suppliva alla nostra mancanza era fornito, per la massima parte, dall' Inghilterra, dalla Germania e dall'Austria con quindici milioni e più dalla prima e con otto milioni e più di tonnellate da ciascuna delle altre due Nazioni. Venivano poi, a notevole distanza, la Grecia, la Francia, l' Olanda e la Norvegia.

stretti ad esaurire le migliori nostre energie nella difesa dei confini, potremo aprire nuovi sbocchi alla nostra attività, e crearci una forte Marina Mercantile.

Garantita l' integrità territoriale d' Italia ci sarà possibile di fare una grande politica marinara. (1)

« Il merito di Cristoforo Colombo - scrive un illustre storico contemporaneo (2) - sta nell'essersi acceso d'entusiasmo in un tempo in cui nessuno in Europa pensava alla possibilità di navigare verso ponente, nell'averla fatta sua, nell'averla corroborata di nuovi argomenti dedotti dall'esperienza, nell'averla sostenuta con una fede incrollabile, con una perseveranza meravigliosa, nell'essersi fatto apostolo e banditore di quest' idea, riuscendo a vincere l' incredulità, l' indifferenza, il disprezzo dei contemporanei, a trasfondere un po' del suo entusiasmo in chi lo udiva, a trascinare con sè per un mare, che la superstizione rappresentava popolato di mostri, un equipaggio sfiduciato ed incredulo, a portare la civiltà in mezzo alla barbarie, ad aprire all' Europa una nuova via ».

Ebbene, ciò di cui l' Italia abbisogna, in quest'ora grave che volge, è di un novello Colombo, di un potente ispiratore della sua politica marinara, di un apostolo fervente che la sproni a guardar lontano sui mari, su quei mari, nei quali la mente divinatrice del nostro grande ligure, vide l'avvenire e la fortuna de' suoi conterranei.

Cap. VII.

Le Marine Mercantili Europee ed extra-Europee.

Abbiamo scritto sulla copertina di questo nostro modesto lavoro « *who rules the waves rules the world* » ed oggi, più che mai, bisogna convincersi che le Nazioni dominatrici sul

(1) Prof. Riccardo Bachi, *Prefazione all'Annuario della vita economica italiana.*

(2) Prof. Camillo Manfroni, *Storia della Marina Italiana dalla caduta di Costantinopoli alla Battaglia di Lepanto,* Roma, 1897.

mare sono quelle che, sulla bilancia internazionale, fanno maggiormente sentire il loro peso.

Basterà tener presente che, nell'attuale conflitto mondiale, la sola Inghilterra (1) è riuscita, mercè la sua potente marina - sia pure coadiuvata da quelle degli Stati Alleati - ad impedire al nemico di poter esercitare qualsiasi commercio per le vie marittime, obbligandolo inoltre a starsene rintanato ne' suoi porti e nelle sue rade per non vedersi combattuto e distrutto il suo naviglio da guerra.

La terribile recente battaglia navale del Jutland tra le due armate, la Britannica e la Germanica, ha luminosamente dimostrato come quest'ultima sia inadatta ed incapace a sostenere l'urto della prima e come sia stolto cimentarsi in una prova in cui, non solo la superiorità numerica di unità combattenti, ma anche quella derivante dal coefficiente morale di una tradizione marinara, che da secoli corre sui mari, pone l'avversario in una condizione di indiscutibile inferiorità esponendolo perciò a non dubbio insuccesso.

Ora l'incremento della Marina Commerciale di un paese è in ragione diretta della potenza della sua Marina Militare; e viceversa questa è una conseguenza di quella.

In Germania il grande sviluppo della sua Marina Mercantile è andato di pari passo con quello della sua Marina da Guerra. (2)

La sera della capitolazione di Metz, sotto le mura della fortezza conquistata, il principe Federico Carlo diceva a' suoi generali; *Signori, abbiamo vinto sul terreno militare; ora si tratta di combattere e vincere sul terreno marittimo, commerciale ed industriale.*

E con queste parole veniva tracciato, sin d'allora, alla nuova Germania, tutto quel vasto programma che, seguito con ostinata tenacia, per più che quarant'anni, doveva sollevarla a sì alta posizione nel mondo. E di questa, uno dei

---

(1) La Gran Brettagna sta febbrilmente accrescendo la sua formidabile flotta militare e mercantile, costruendo, ne' suoi cantieri, nuove unità di tipi e di dimensioni diverse, tutte destinate a conservarle sui mari quel primato, in virtù del quale l'Europa ed il mondo intiero sono stati salvati dall'aggressione dei barbari.

(2) *Army and Navy Gazette.*

suoi più poderosi fattori è stato, indubbiamente, la sua Marina Mercantile, i cui progressi in un periodo, relativamente così breve, se confrontato collo sviluppo secolare delle Marine Mercantili di altre Nazioni, possono dirsi veramente straordinari.

Codesti progressi sono stati conseguiti seguendo, con perseverante energia, programmi ben prestabiliti, con scopi ben determinati e precisi, con metodo rigoroso servendosi di tutti i mezzi e di tutte le forze ed energie disponibili nella nazione, mirabilmente organizzate e tutte indirizzate al grande scopo.

Occorreva, anzitutto, che il nuovo impero non fosse più tributario dell'estero per le sue costruzioni navali, base prima per avere una buona e potente Marina Mercantile. (1)

Armatori e governo fecero quindi sacrifici enormi e spesero molte centinaia di milioni per creare quei grandi cantieri navali germanici che possono dirsi i primi del mondo. (2)

Nel solo primo decennio, dalla fondazione dell'impero e coi miliardi dell'indennità di guerra, ne vennero creati di sana pianta sei. E, in breve volgere d'anni, essi presero un tale sviluppo da bastare da soli a coprire i bisogni delle due marine mercantile e militare, non solo, ma da potere lavorare anche per l'estero. Cosicchè, mentre una ventina di anni fa solo il 25 per cento della marina mercantile tedesca era di costruzione nazionale ed il 75 per cento di costruzione inglese, ora non entra più in Germania nemmeno una tonnellata di produzione straniera. Ormai non vi è più un sol punto della breve costa germanica, sia verso il Baltico che verso il Mare del Nord, che non abbia un cantiere Navale. Tra grandi e piccoli ve ne sono una quarantina, o governativi per la marina militare, o di privati o di grandi Società per azioni.

Per mettere poi l'intero paese in più diretta comunicazione

---

(1) L'Italia dovrebbe incidere questo ammonimento a caratteri d'oro su tutti i cantieri navali nazionali chè, se da quarant'anni a questa parte così avesse operato e non avesse sperperato milioni e milioni in imprese ricche di poetica illusione, ma povere di contenuto tangibile, si sarebbe oggi trovata in condizione, non solo di fronteggiare da sè la grave crisi dei noli e dei carboni, ma di aiutare i suoi Alleati.

(2) I più importanti sono quelli di Kiel, di Danzica, di Stettino, di Brema, di Amburgo, di Tegel, di Wilhelmshaven che impiegano complessivamente quasi centomila operai.

con quei cantieri e col mare, e per avvicinar loro i grandi centri industriali, le miniere, le fabbriche, le officine, la Germania ha creato un sistema di navigazione fluviale, con una flotta di 25 000 navi. (1)

Amburgo, che è 120 chilometri nell'interno, ossia sei volte più distante dal mare che non ne sia Roma, grazie ai grandiosi e costosi lavori sull'Elba ed alla sua foce, è diventato uno dei primi porti commerciali del mondo ed un grande scalo marittimo internazionale. (2)

L'attuale grande espansione marittima della Germania — osserva un egregio nostro collega — non è dovuta soltanto ai suoi armatori e commercianti, ma sopratutto all'opera del Governo che non ha badato nè a sacrifici nè a spese.

Esso ha creato dapprima le grandi fabbriche delle navi; le ha provviste di grandi e comodi porti: ha unito questi coi grandi centri industriali dell'interno; le ha protette con una potente marina da guerra e con ottimi trattati di commercio con tutti i paesi; ha aperto al loro commercio i migliori sbocchi, quindi le ha lanciate su tutte le vie alla conquista di tutti i mercati del mondo.

Il governo tedesco sovvenziona largamente le sue princi-

---

(1) Il che dimostra come dagli avversari vi sia anche molto da imparare; e l'Italia, per quanto disti considerevolmente dalla Germania per maggiore sviluppo morale e spirituale, tuttavia deve onestamente riconoscere che, se a queste sue innegabili virtù, che la pongono alla testa delle Nazioni più civilmente evolute e più fortemente nemiche d'ogni attentato ai diritti umani, avesse accoppiato ordine, disciplina, perfetta organizzazione, sarebbe stata, nella società internazionale moderna, irraggiungibile.

(2) Oggi si parla, con tanta insistenza, d'industrializzare Roma converrebbe fare, per lo meno, qualcosa di concreto per facilitarle questa sua trasformazione. E per cominciare bisognerebbe far sì che le navi dal mare potessero risalire il biondo Tevere e apportare alla città mercanzie di ogni genere in abbondanza. E noi saremmo d'avviso, e con noi molti uomini competentissimi in materia, di abbassare intanto l'alveo del fiume ad una profondità uniforme di m. 2,50, il che non importerebbe che una spesa relativamente modesta in confronto di quella assai più rilevante che si dovrà poi, in seguito, fronteggiare per la costruzione del canale marittimo navigabile, così genialmente ideato dall'illustre Ing. Paolo Orlando.

Quando quest'ultimo grandioso progetto fosse compiuto, la navigazione sul Tevere potrebbe anche cessare; *ubi maior, minor cessat.*

pali Compagnie di navigazione (1) e loro concede agevolazioni in tutti i modi possibili sostenendole, sopratutto, nella terribile concorrenza contro le grandi Compagnie straniere, specialmente inglesi.

Così, in pochi decennii, la Germania è riuscita a conquistare, quasi dal nulla, il secondo posto fra le maggiori marine mercantili del mondo. (2)

I più grandi piroscafi che, prima della guerra, attraversavano il canale di Suez battevano bandiera tedesca.

In questi ultimi anni il commercio tedesco, specialmente colla Cina e col Giappone, aveva fatto progressi giganteschi a tutto scapito di quello inglese organizzando persino in quei mari orientali il piccolo cabottaggio, sottraendolo ai piroscafi inglesi.

Ad Hong-Kong, che è il più grande porto marittimo e commerciale di tutto il mondo, il tonnellaggio inglese era disceso in pochi anni alla metà, mentre quello tedesco si era decuplicato.

Nello stesso Mediterraneo, la marina mercantile tedesca aveva conseguiti progressi impressionanti (3) in concorrenza con le

---

(1) Al solo *Norddeutscher Lloyd* largisce 7 milioni all'anno.

(2) Le due maggiori Compagnie di navigazione tedesche il *Norddeutscher Lloyd* e la *Amburg-Amerika* sono tra le più potenti che esistono. La prima, fondata a Brema nel 1857, con 3 soli milioni di capitale e tre soli piroscafi, ora possiede 150 milioni di capitale e più di un centinaio di piroscafi. Ha creato per primo i famosi levrieri dell'oceano, transatlantici rapidissimi e di gran lusso. Ha invaso il Mediterraneo ed il Mar Nero, e trasporta, da più che vent'anni, i nostri emigranti da Genova a New-York. La seconda possiede i maggiori transatlantici che solchino gli Oceani (tra le 23 e le 26 mila tonnellate) ed ha sempre colla compagnia inglese *Cunard-line* una lotta formidabile che dura da oltre vent'anni.

(3) In una nostra precedente pubblicazione « (L'attuale guerra e la bancarotta della diplomazia) » proponemmo alcune riforme relative al reclutamento ed alla vera missione della diplomazia la quale dovrebbe, essenzialmente, esplicarsi nel tenere al corrente i rispettivi governi su tutto ciò che, più o meno palesemente, si rileva nella oscillante potenzialità militare ed economica della Nazione presso cui gli agenti Diplomatici sono accreditati. Quale buon animale predatore, la Germania aveva buon fiuto e non concedeva il suo *nulla osta* che a quei diplomatici esteri a lei più noti per la poca famigliarità che dimostravano di avere colla vera arte diplomatica, scaturente dall' inesauribile fonte Macchiavellica.

stesse marine locali inglese, francese, italiana ed austriaca che vi avevano predominato fin verso il 1900.

Genova, Napoli e Marsiglia erano divenuti punti di partenza di linee tedesche verso le Americhe o punti di scalo per quelle dirette all'Estremo Oriente ed all'Australia. (1)

Sono passati molti anni dal giorno in cui Giacomo Zanella salutava, con versi, ispirati il passaggio della prima nave Veneziana attraverso il canale di Suez, e immaginava, con poetico volo, che il mare, le tante volte disposato dai dogi in segno di perpetuo dominio, spontaneamente rinnovasse le nozze con la sposa d'un tempo; (2) sono passati molti anni dal giorno in cui un economista, in una relazione al Consiglio provinciale di Venezia, prediceva che, per il Brennero, sarebbe affluito a Venezia, in grandissima parte, il commercio di traffico dell'Europa Centrale, e che la città delle lagune avrebbe

---

(1) La prodigiosa attività tedesca, nella conquista del predominio marittimo, in molti mari, come in quelli dell'Estremo Oriente e nel nostro Mediterraneo, non era sempre giustificata da reali necessità del traffico tedesco, ma buona parte del lavoro era in pura perdita e le società lo compievano ugualmente perchè appoggiate e risarcite dal loro governo.

Perchè nel Mediterraneo, specialmente, lo scopo di quella esuberante attività era essenzialmente politico e si collegava con le mire dell'imperialismo germanico nel suo bacino orientale, in Turchia, nell'Asia Minore e più in là verso il Golfo Persico e le Indie, mentre per terra un identico lavorio di conquista era compiuto, in pari tempo, dalle sue ferrovie ed essenzialmente dalla costruenda ferrovia di Bagdad.

Transatlantici e ferrovie, ecco i due mezzi più poderosi di conquista mondiale dell'imperialismo germanico.

Se la guerra, questa grande guerra costituisce un flagello generale, ha tuttavia una ragione suprema che la giustificherà di fronte alla storia.

L'oscurantismo germanico che si è rivelato anche nei metodi di guerra, coll'avanzata e colla penetrazione sotterranea per le vie serpentine di trincea, era venuto, attraverso una lunga serie d'anni, con doppiezza raffinata, con impostura satanica, in veste di tartufo, a seminare il germanesimo in ogni campo europeo ed extra europeo. La grande guerra, che sostengono gli amici della luce, sta demolendo gli ultimi avanzi del crollante edificio teutonico.

(2) Prof. CAMILLO MANFRONI, *Le condizioui odierne dell' Adriatico,* Roma, 1905.

Ruggì dell' Adria il sollevato flutto
Al passar della prora ardimentosa;
E l'anel che celò fido nel lutto
Rese alla sposa.

potuto rivaleggiare, con fortuna, non solo con Genova, ma con Marsiglia. (1)

Un trentennio e più di prova ha dimostrato che la realtà è stata inferiore, non solo ai rosei sogni degli ottimisti ed ai calcoli limitati e meschini dei prudenti, ma persino alle previsioni grette dei pessimisti.

Mentre il movimento generale delle merci a Fiume — in uno di questi ultimi anni — salì quasi a due milioni di tonnellate, mentre a Trieste toccò quasi i due milioni e mezzo, a Venezia non riuscì a raggiungere il milione e mezzo; e questa cifra è già di gran lunga superiore a quella di tutti gli altri porti italiani sull'Adriatico.

Ed è doloroso — osserva l'illustre docente dell'Ateneo Padovano — il pensare che dei piroscafi che approdarono e partirono da Venezia, solo trenta su cento, erano nazionali, e che dei velieri, appena settanta su cento, battevano la nostra bandiera.

Nè molto migliore è la condizione della marina veliera, perchè, se numericamente l'Adriatico può vantare circa un quarto dei velieri iscritti in tutta Italia, esso non occupa se non un sedicesimo nel quadro del tonnellaggio generale; e ciò significa che mancano, quasi intieramente, le navi grosse, e che la grande maggioranza dei nostri legni è formata da bragozzi, da paranze, da tartanelle, da piccoli legni da pesca, molti dei quali, non trovando più lavoro rimunerativo nell'Adriatico, emigrano spesse volte nel Tirreno, dove le *crocee vele* fanno concorrenza alle vele candide dei Rivieraschi, dei Napoletani, dei Toscani. (2)

Ma i risultati della grande guerra stanno per mutare questo stato di fatto; ora nello stesso modo che, se l'Italia non

---

(1) Relazione di Luigi Luzzatti sulle tariffe ferroviarie nelle loro attinenze col commercio di Venezia. 1868.

(2) Questa la condizione della nostra marina mercantile sull'Adriatico prima della guerra, peggiorata, ben inteso, durante la guerra. Ma lo stato di cose muterà radicalmente quando, sconfitto in terra l'aborrito nemico, egli sarà costretto a cederci la privilegiata posizione che oggi detiene su quel nostro mare; sarà costretto a cederci oltre a Trieste, Pola, e Fiume, anche Zara, Sebenico, Spalato, Almissa, Macarsca, Ragusa, Cattaro, tutti ottimi porti naturali.

vuole rinunciare, in cospetto del mondo, al suo massimo titolo di grande potenza che è di potenza mediterranea, se non vuole rinunciare al massimo titolo del suo avvenire che è avvenire mediterraneo, se non vuole rinunciare alla sua vita stessa che è vita mediterranea non può consentire che altri abbia su codesto mare una vera e propria supremazia - come aveva in animo di esercitare la Germania - così, nello stesso modo l'Italia, che prese le armi per raggiungere i limiti naturali del suo territorio, non potrebbe assolutamente consentire che una Nazione - ed una Nazione come l'Austria - potesse, da un momento all'altro, sbarrarle il cammino sull'Adriatico, sul *mare nostrum*, impedirle cioè la piena libertà adriatica. (1)

Il valore della flotta a vapore greca, secondo le recenti statistiche, è di poco inferiore ai 200 milioni; e poichè la guerra ha principalmente giovato alla Marina ellennica (2) si calcola che, nel 1915, gli utili netti di quella marina si aggirino attorno agli 80 milioni, un utile cioè del 40 per cento.

(1) Noi infatti dichiarammo guerra all'Austria perchè, oltre alla volontà nostra di fissare i confini là dove natura ce li segnò, dovevamo precluderle la marcia su Salonicco che ci avrebbe tagliati fuori dal Mediterraneo Orientale, nodo e quadrivio dei grandi traffici del mondo. Dichiarammo guerra alla Turchia perchè non potevamo dall'un gruppo o dall'altro dei belligeranti lasciar compromettere, sulle coste dell'Asia Minore, la nostra necessaria espansione Mediterranea. Dichiarammo guerra alla Bulgaria perchè ricongiungendo la Turchia all'Austria, la Bulgaria raddoppiava la minaccia ai nostri interessi mediterranei. Infine ostacoleremo con ogni mezzo l'egemonia germanica sul Mediterraneo poichè su quel mare per la Germania non v'è posto.

Il possesso di una zona Mediterranea — scrive un chiarissimo pubblicista — che accolga le intense correnti di uomini e di energie italiane, che dia alla nostra importazione il mezzo di sottrarsi al tributo straniero, garantendo la sicurezza, anche militare, del Paese, è una di quelle esigenze improrogabili, gigantesche, che i nostri Alleati, per loro ventura, non conoscono, ma di cui devono intendere tutta la schiacciante necessità.

Quindi, più ancora che con le tradizioni della storia, noi ci presentiamo alla successione della Turchia nell'Asia Minore con il diritto, sopra ogni altro, immediato ed indiscutibile: il diritto di difenderci e di vivere.

(2) *Rivista nautica* — « La flotta mercantile ellenica ».

Si può osservare che, data la struttura finanziaria dell'industria di armamento in Grecia, quella Marina potrebbe non essere considerata come una marina assolutamente nazionale, poichè buona parte dei capitali, in essa impiegati, sono esteri, e principalmente inglesi; ed anche pel fatto che, stante la mancanza di cantieri nazionali di costruzione, la maggior parte dei piroscafi, o sono acquistati, o sono costruiti all'estero.

La Grecia poi si è internazionalizzata al punto, che essa è divenuta un fattore di concorrenza in tutti i porti del Mediterraneo, e che, come sta avvenendo in questa guerra, essa serve indifferentemente tutti gli Stati belligeranti, di null'altro preoccupata che del nolo più alto.

Quali sono i fattori che hanno contribuito maggiormente allo sviluppo della flotta ellenica?

Lo spirito marinaro, l'ardimento commerciale di quel popolo, che ebbe un giorno una delle più fiorenti marine mercantili, e la cui bandiera occupava, fino a pochi anni fa, il primo posto nel porto di Costantinopoli.

L'emigrazione ellenica per il Nord-America è stata un poderoso pungolo per nuovi ardimenti marinari, e così, accanto ai piroscafi da carico, sono venuti a prender posto dei buoni transatlantici per il trasporto della emigrazione greca, espressamente costruiti per tale servizio.

Il maggiore traffico della flotta greca è rappresentato dal trasporto dei cereali e del carbone.

Ed è specialmente in questo ramo di trasporti che la bandiera ellenica esercita una larga concorrenza alle altre bandiere mediterranee. (1)

Alle porte di casa nostra una fiorente Marina di un piccolo Stato minaccia i nostri traffici; l'Italia non può quindi, nè deve, disinteressarsi dello sviluppo marittimo della nazione vicina.

---

(1) Nel 1913 l'Italia ha importato cereali per tonnellate 2 324 840, delle quali la bandiera italiana trasportò 754 700 tonnellate contro 416 000 trasportate dalla bandiera greca.

L'Italia importa annualmente una media di 10 milioni di tonnellate di carbone delle quali la bandiera italiana trasporta poco più di una sesta parte!

Nel 1913, su 10 197 000 tonnellate di carbone importate, la nostra bandiera ne trasportò 1 878 000 e la bandiera greca 1 520 000.

Uno scrittore di cose marinare, in una rivista Nord-Americana, scrivendo della flotta mercantile greca, osserva che lo sviluppo del commercio marittimo ellenico deve servire di salutare esempio a nazioni più grandi e più ricche. Poveri di capitali, ma ricchi di feconde iniziative, gli armatori greci, lungi dall'agitarsi per ottenere sovvenzioni o sussidi di altro genere dal proprio Governo, sono riusciti, assicurandosi la fiducia dei capitalisti esteri, a creare una flotta mercantile la quale è destinata a sempre più svilupparsi e ad assicurarsi uno dei posti cospicui fra le principali flotte mercantili del mondo. E tutto ciò senza che essa costi un centesimo allo Stato.

Anche la Marina Mercantile Giapponese (1) ha acquistato un considerevole sviluppo; ne' suoi cantieri, in questi ultimi tempi, si è febbrilmente lavorato per ordinazioni di nuovi piroscafi da carico e passeggeri; perfino gli armatori inglesi hanno intenzione di ordinare navi nei cantieri Giapponesi.

La *Nippon Juseu Kaisha,* che recentemente ordinava 9 grandi piroscafi nei Cantieri Cawasaki (Kobe) e Mitsu Poishi (Nagasaki) per la sua linea Europea, ha deciso di far costruire 7 nuovi cargo-boats da 4 000 tonnellate e 5 piroscafi da carico e da passeggeri di 3 000 tonnellate da adibire alle sue linee costiere dell'Estremo Oriente.

Non v' ha dubbio che, cessata la guerra, la Marina Mercantile Giapponese si spingerà arditamente verso i principali porti Europei dimostrando quali sono oggi i suoi prodigiosi progressi nella sua costruzione e nella sua navigazione.

La diminuita concorrenza poi che, in seguito al nuovo assetto politico del mondo intiero, la Germania potrà fare alle altre Marine Commerciali, determinerà un risveglio di energie negli Stati prevalentemente marittimi ed il notevole incremento delle rispettive loro Marine da carico.

E, mentre sino all'inizio della guerra le Marine mercantili della Russia, del Belgio, dell'Olanda, degli Stati Uniti, del Canadà, della Spagna, dell'America Meridionale non avevano certo raggiunto quel grado di sviluppo commerciale e d'importanza internazionale cui avrebbero potuto aspirare, ove

---

(1) V. nostra monografia, *La Grande Italia.*

l'astro maggiore, la Marina Mercantile Germanica - vera pompa aspirante - non avesse cercato di assorbire gran parte del loro traffico, a pace conclusa tutti codesti Stati potranno riprendere liberamente le vie dei mari, non più insidiate dai sottomarini tedeschi, riguadagnando il tempo perduto con alacre lavoro e colla ferma e risoluta volontà di non voler più essere, per l'avvenire, sopraffatti dalla cupidigia e dalla prepotenza altrui. (1)

Cap. VIII.

La legislazione marittima.

Ad una voce giuristi ed interessati affermano che le nostre leggi marittime sono deficienti, antiquate e spesso anche contrarie al criterio economico e tecnico della navigazione. (2)

Nella relazione che precede il Codice Marittimo della Libia (22 giugno 1913) si legge: « Il Codice Marittimo è quello che più sente il peso degli anni e non si è rinnovato in corrispondenza delle grandi trasformazioni verificatesi nell'industria dei trasporti marittimi ».

---

(1) Desumendolo dalla relazione sulle *condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre 1913,* riproduciamo il tonnellaggio totale delle navi estere e nazionali arrivate e partite nei porti del Regno Unito ed in quelli delle principali Nazioni marittime d'Europa e degli Stati Uniti d'America (cariche ed in zavorra) durante il 1911.

Regno Unito	138 909 341
Russia Europea	27 738 433
Norvegia	10 230 279
Svezia	23 390 647
Danimarca	17 144 432
Germania	49 460 469
Olanda	30 847 855
Francia	61 366 051
Portogallo	35 386 253
Spagna	41 203 967
Italia	51 851 528
Stati Uniti	69 365 101

(2) Nino Ronco, *La Marina Mercantile,* Considerazioni e Proposte, Napoli, 1916.

Infatti il Codice della Marina Mercantile, che figura pubblicato nel 1877, non è che la copia di quello del 1865 e quest'ultimo - come per altre nostre legislazioni codificate - (1) non è che la compilazione di principii e di norme già vigenti sotto l'impero di antichi codici.

Può quindi affermarsi che non esiste un vero *corpus juris* marittimo, imperocchè molte disposizioni che riguardano la marina sono sparse in leggi e regolamenti speciali, (2) e sarebbe perciò opera utilissima il potere raccogliere, in un unico insieme, tutte quante le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano i servizi marittimi (3)

Come in ogni altro campo dell'attività umana, anche in quello della navigazione, si sono venuti affermando, col continuo progresso ed in modo prevalente, due nuovi fattori: l'internazionale e l' industriale.

Con l'uno gli Stati, per mezzo di convenzioni e di trattati, hanno rese uniformi le disposizioni relative alle segnalazioni, ai salvataggi, alle misure sanitarie ecc.; coll'altro hanno industrializzato il concetto di trasporto. (4)

Il nuovo Codice marittimo dovrà formarsi mediante conferimento di un ampio mandato di fiducia che il potere legislativo dovrà dare al potere esecutivo. Il potere legislativo, cioè, dovrà indicare i criteri, le direttive che dal Governo si dovranno seguire, indicando, sia pure, a quali fonti tecniche esso debba attingere.

Questi criteri, per la formazione logica e moderna di un Codice Marittimo, dovrebbero essere quelli che il relatore avrebbe esposti innanzi al Comitato Nazionale per la Marina Mercantile e per il Commercio Marittimo. (5)

---

(1) Molte disposizioni del nostro Codice di Commercio, pubblicato nel 1882, erano state compilate parecchi anni prima e precisamente nel 1869.

(2) Legge consolare; sulla sanità; sui lavori pubblici; sulle dogane ed in parecchie convenzioni internazionali.

(3) Anche la Commissione Reale (25 luglio 1904), proponente il Vivante, deliberò « che debbono essere raccolti in un Codice marittimo unico tutti gli istituti inerenti alla Marina ed al commercio marittimo ».

(4) ODONE SCIOLLA, *Il Codice Marittimo.* Giustamente osserva che la materia da legiferare è completamente tecnica e perciò, più che ad una discussione parlamentare, un testo di riforma dovrebbe essere sottoposto all'esame di chi ha pratica di navigazione e di commercio marittimo.

(5) NINO RONCO, *op. cit.*

I. *Norme di diritto pubblico interno.* Questo primo libro dovrebbe contenere le discipline: per l'ordinamento del potere Centrale e dei poteri locali, e cioè del *Dicastero specifico* (1) e del *potere locale* per l'ordinamento dei proprietari e degli armatori, dei tecnici, piloti ecc. nonchè degli obblighi e diritti della gente di mare, in navigazione e nei porti.

II. *Norme di diritto pubblico internazionale.* Questo secondo libro dovrebbe contenere i precetti della legge consolare, le disposizioni per evitare gli abbordi in mare, quelle relative ai salvataggi per la prevenzione dei disastri e segnalazioni, per cavi marittimi e telegrafi senza fili, per reprimere la tratta degli schiavi, per misure sanitarie ecc. cioè tutte le materie già consegnate in convenzioni internazionali sottoscritte e quelle prossime a sottoscriversi.

Ed inoltre le norme oggi scritte al titolo IV del Codice della Marina Mercantile che dovrebbe essere rinnovato in relazione a molte regole della Conferenza di Londra e dell'Aia riguardanti il blocco, il contrabbando, l'assistenza ostile ed il diritto di visita.

III. *Norme di diritto commerciale.* Questo libro dovrebbe contenere tutto il libro II del Codice di Commercio, il Capo II del Libro IV, con le modificazioni che sono necessarie in relazione ai nuovi mezzi meccanici, ed in relazione alle modificazioni avvenute negli Istituti di trasporto, di assicurazione, di scarico, di carico e di mercato.

IV. *Norme di diritto industriale.* Questo libro dovrebbe regolare l'esercizio delle industrie marittime: costruzioni navali, esercizio di docks, silos, mercati, casse di liquidazione, assicurazioni marittime, pesca ed altre industrie correlative.

Al concetto della capacità individuale, in ordine alla costruzione, si è venuta sostituendo l'impresa; ed al concetto della preventiva vigilanza di Stato nelle costruzioni, si è venuto sostituendo il concetto del permesso di navigazione. Come lo Stato non interviene nei cantieri per controllare una locomotiva, un automobile, un areoplano, mentre si costruisce, come lo Stato non interviene nei cantieri esteri per controllare una

---

(1) Di già costituito sotto il titolo di « Ministero per i trasporti marittimi e ferroviarî ».

nave estera venduta in Italia, così non deve intervenire a controllare la costruzione di una nave italiana.

Al concetto che le industrie dei docks, silos, (1) pesca, ecc. debbano essere vincolate a sistemi tecnici, si è venuto sostituendo un criterio di libertà.

Basti ricordare che in Italia è proibita la pesca con battelli a vapore; e che soltanto il R. Decreto 26 ottobre 1912 contiene limitato permesso per la pesca con motore meccanico.

In questo libro deve prospettarsi il mare, non come solo strumento di trasporto, ma come strumento di industrie molteplici e varie; ponendo e disciplinando, a servizio delle stesse, il diritto di concessione, in modo da agevolare ed aiutare l'attività individuale, con garanzie congrue a difesa dello Stato e del privato.

Così - alle viete limitazioni delle nostre leggi, che limitano l'assicurazione dei profitti marittimi e dei salari, - è subentrato il concetto della più ampia libertà del contratto che, nelle forme inglesi, copre ogni più lontano rischio della navigazione.

V. *Norme disciplinari e penali.* Questo libro dovrebbe contenere le disposizioni della parte seconda del vigente Codice con le mutazioni relative al diverso e nuovo indirizzo sul diritto di punire, oggi prevalente.

L'ordinamento giuridico della Marina Mercantile dovrà essere la conseguenza di un ordinamento economico marittimo di carattere generale ed il Codice dovrà contenere l'espressione di un rinnovamento completo industriale e commerciale che verrà, via via, svolgendosi nel vasto campo delle attività Marinare. (2)

Secondo quanto dispone l'articolo terzo del Codice per la Marina Mercantile, il servizio amministrativo e tecnico della

---

(1) I *sylos* granari di Genova possono contenere nei loro magazzini 50 000 tonnellate di grano e la loro potenzialità di sbarco è di 450 tonnellate all'ora.

(2) Avv. MARTUCCIELLO, *La nazionalità del naviglio mercantile.*

Bene osserva l'egregio scrittore che, sopratutto, sull'articolo 40 del Codice della Marina Mercantile la Commissione Reale d'inchiesta sui

Marina stessa, è fatto da un corpo d' *impiegati civili* denominato delle *capitanerie di porto,* composto di capitani, di ufficiali, di applicati di porto.

Nel Codice 24 ottobre 1877 che unificava, molto opportunamente, l'Amministrazione marittima, prima distinta in tre rami separati, queste nuove denominazioni presero il posto che avevano i *Consolati di Marina, le Capitanerie di Porto* e le *Sanità Marittime.*

Il principio informatore del 1877, che accentrava in un'unica Amministrazione tutto ciò che si riferisce alla marina da commercio, è quello che prevale fra gli studiosi e fra i governanti per giungere, mediante accordi e conferenze, all' unificazione del diritto marittimo internazionale.

Si tratterebbe quindi di sopprimere l'attuale denominazione di Capitanerie, uffici e delegazioni di porto, per chiamare questi uffici e questi funzionari col nome di Consolati di Marina, Vice-Consolati e Agenzie Consolari Marittime. I capitani, ufficiali ed applicati *di porto,* diverrebbero, rispettivamente, consoli, vice-consoli ed ufficiali consolari *di marina.* (1)

Per l' amministrazione della Marina Mercantile, non solo manca qualsiasi ragione storica e tradizionale a mantenere l'attuale denominazione di applicati, ufficiali e capitani di porto, ma la denominazione storica stessa è contraria alla medesima se si accetterà il capitano del porto, ed è favorevole al nome di console di Marina.

Il nome è poi maggiormente adatto in quanto il console,

---

servizi militari marittimi avrebbe dovuto fissare la sua attenzione. Detto articolo disciplina il rilascio dell'atto di nazionalità della nave e contiene disposizioni fra antiquate, anacronistiche ed ingenue per non dire politicamente assurde.

Parificare il cittadino italiano collo straniero, per il solo fatto del domicilio da questo tenuto in Italia, da almeno cinque anni, è semplicemente grottesco!!

Una tale disposizione non ha riscontro in nessuna legislazione straniera.

Bisognerà quindi procedere ad una sollecita riforma dell'art. 40 del Codice della Marina Mercantile per cancellare una sanzione legale che ci toglie la nostra proprietà navale come, nel suo scritto, ha chiaramente dimostrato l'autore.

(1) E. Gamberini, *Per i Consoli di marina.*

all'estero, ha funzioni analoghe a quelle degli Ufficiali di porto e gli equipaggi mercantili sono avvezzi, tanto in patria che all'estero, ad andare *in consolato* a chiedere giustizia, a reclamare i propri diritti. (1)

Ora poichè i RR. Consoli all'estero, nei grandi porti, non hanno il tempo materiale di occuparsi di tutto ciò che è relativo a questioni che concernono gli scali marittimi, si ritiene necessario che un capitano od ufficiale di porto (ossia console di Marina) divenga il necessario coadiutore del R. Console Generale nei grandi porti esteri; il sostituto del console locale nelle piccole città ove il porto ha però un'importanza rilevante.

Data l'analogia, anzi l'identità di attribuzioni, non sarebbe neppure inopportuno che gli ufficiali di porto riassumessero l'antica denominazione, conservando tutta quella molteplicità di attribuzioni che va unicamente a vantaggio della Marina Mercantile.

Data l'istituzione recente del Ministero dei trasporti, alla cui dipendenza è pur passata l'amministrazione della Marina Mercantile, siamo fiduciosi che una riforma, nel senso indicato, per ciò che riguarda il personale addetto ai porti, verrà dal nuovo Ministro studiata ed attuata. (2)

Come pure, in considerazione dello sviluppo e dell'incremento che prenderà la nostra Marina Mercantile, non appena cessato il conflitto europeo, sarà urgente provvedere a che le norme giuridiche che hanno, fin qui, disciplinato tutta le materia della Marina Mercantile e del commercio sul mare in genere, sieno, in seguito a meditata ed opportuna riforma, modificate e compilate in modo da rispondere alle nuove esigenze dell'economia marittima.

Quanta parte della grandezza marinara inglese non dipende dal suo diritto e dalla giusta interpretazione che ne fanno quelle Corti?

E chi potrà negare uno stretto rapporto di dipendenza fra

---

(1) Comm. CARLO BRUNO, *Consoli di mare e consoli viaggianti.*

(2) È proprio il caso di ripetere che l'uomo non vive di solo pane; nella carriera la parte morale ha un' importanza non trascurabile poichè, se il lato morale è soddisfatto, l'andamento del servizio procede in modo assai più regolare e perfetto.

lo sviluppo marittimo di Amburgo, Brema e Lubecca ed il diritto anseatico, fra la primavera marinara delle repubbliche italiane, l'ordinanza di Trani, lo Statuto di Genova, il consolato del mare, lo Statuto glorioso di Firenze sulle assicurazioni? (1)

Gran parte della legislazione marittima vigente risente ancora di un'epoca nella quale il piccolo battello lasciava il porto fidando nella sola misericordia dei venti, e di un momento in cui la costituzione capitalistica dell'intrapresa marittima era molto diversa dall'attuale per sostanza e per forma.

Ciò che preme, per regolare con un criterio di uniformità giuridica i rapporti che intercedono fra armatori, assicuratori, utenti della navigazione, commercianti, ecc. e per cancellare le disarmonie legislative che, spesso, sono aggravate da interpretazioni e da nuove leggi speciali, che vorrebbero essere democratiche e che, al contrario, riescono antieconomiche e dannose alla vera democrazia, è *l'unificazione del diritto marittimo*; (2) e ciò in omaggio agli atteggiamenti nuovi che, nel loro sviluppo, vanno assumendo gli istituti giuridici ed alle esigenze che i crescenti e più intensi rapporti creano, dominati, come sono, da un'idea unificatrice che non tollera artificiali differenze di ordini legislativi.

Del resto il diritto marittimo, così glorioso, e che fu una delle ragioni precipue della grandezza marinara di alcuni popoli, nacque dalle consuetudini e dagli usi mercantili, e questi ultimi, alla loro volta, traevano origine dalle convenzioni che i mercanti del mare stabilivano fra di loro e dai giudizi che gli esperti pronunziavano.

Così i Recés Anseatici, così tanti Statuti e tante costituzioni, più che essere atti del potere centrale, rappresentavano l'insieme di regole elaborate nella stessa vita del commercio e dei traffici. Onde il popolo pisano poteva sicuramente sentenziare, come ricorda il Pardessus: « *qu'il fallait longtemps consulter l'expérience avant de faire intervenir l'autorité publique* ».

All'istituto dell'assicurazione, poi, il commercio marittimo deve gran parte del suo sviluppo e della sua internazionalità.

---

(1) Comm. Agostino Crespi, *Il Congresso Marittimo di Venezia.*

(2) V. nostra pubblicazione, *L'esecutorietà delle sentenze civili straniere in Italia,* Roma, 1913, Cap. XXII.

Ma l'assicurazione portò e porta sempre una trasformazione di rapporti nei soggetti dell' impresa marittima, modificando altresì il concetto di responsabilità e rimediando, qualche volta, alle lacune od ai pericoli di legislazioni antiquate. (1)

Ecco perchè colla triplice unione fra giuristi, assicuratori ed armatori si potrà facilmente raggiungere, nel dibattito, che necessariamente dovrà esservi per la orditura e la compilazione del nuovo *corpus juris* della Marina Commerciale, ciò che per i giuristi rappresenta un ideale e per gli interessati, nelle imprese marittime, una vera necessità.

Facile potrà essere un'intesa ispirata dalla ragionevolezza di certi rapporti giuridici fra armatori ed arruolati, rapporti che conviene rendere più sicuri; disciplinata, in modo più conforme a criteri moderni, dovrà pur essere la materia relativa ai rischi della navigazione, e, nelle costituzioni giuridiche da prepararsi, per un più radioso avvenire dell'Italia sul mare - specie nei riguardi della responsabilità dei proprietari di navi - gli assicuratori potranno suggerire quali temperamenti si possano escogitare per diminuire le conseguenze economiche di tragici avvenimenti.

La industria marinara non può nè deve essere raffigurata a qualunque altra industria terrestre e l'armatore ad un qualunque commerciante; Venezia, che ai tempi di sua maggiore grandezza non fu solo avida di gloria e di comando, ma ebbe anche parte cospicua in quel grande movimento giuridico che si affacciò sul Mediterraneo col rifiorire delle nostre repubbliche, emanava una delle sue prime gloriose ordinanze marinare con queste parole:

« *Cum sit dignum dare omnem possibilem largitatem et beneficium mercaturae maritimae ubi cum honestate fieri possit* ».

Se la natura ha posto il libero mare al di fuori della Sovranità di Stati particolari, se il commercio marittimo si svolge tra le nazioni, se internazionale è tutto l'ordirsi di interessi economici del viaggio marittimo, sicchè assai spesso, una è la nazionalità della nave e dell'equipaggio, altra quella del

(1) A. Crespi, *op. cit.*

porto in cui si trova, altra quella dei passeggeri, altra quella dei varii caricatori, altra quella degli assicuratori, è ovvio desumerne che unica debba essere la legge regolatrice dei rapporti che intorno al viaggio si formano.

Questo riconobbe quel popolo che, più d'ogni altro, avrebbe potuto affermare orgogliosamente dovere il proprio diritto ritenersi come universale.

Non dunque i varî e discordi comandi di uno Stato e dell'altro imperino in contrasto sull'uniforme immensa distesa delle acque, ma abbia la sua vera e libera e universale legge, il mare. (1)

Il lavorio di unificazione è quindi un ritorno verso l'ordine naturale delle cose, artificialmente turbato, e, nel tempo stesso, un'opera di riparazione. Di riparazione poichè se l'unificazione legislativa dei Codici - opera di scienza e di governi - trovò dinanzi a sè una consuetudine marittima, pressochè costante, e se tale uniformità venne in seguito compromessa, a cagionare questo regresso non potè non contribuire il fatto stesso delle codificazioni, pur così immensamente benefico sotto tanti altri aspetti.

Ed è notevole - osserva l'eminente giurista - che, proprio nella lotta grandiosa che si combattè a proposito della codificazione, fu, a favore di essa, addotta appunto la felice potenza di unificazione, che le è propria, contro la tendenza particolarista della consuetudine, per la quale, da luogo a luogo, mutano il costume e il diritto, determinando conflitti continui ed aspri. Senza volere riaprire il dibattito, ormai chiuso dalla parola ultima dei fatti, certo non sembra del tutto esatta l'opinione che la consuetudine importi di necessità sminuzzamento e frazionamento del diritto; ma più flessibile, ne' suoi adattamenti, allo stato naturale delle cose, se in non pochi casi divide, in altri ha dimostrato, una potenza unificatrice, là, dove, invece, l'azione dei codici ha prodotto l'effetto opposto.

E il diritto marittimo lumeggia meravigliosamente questa antitesi. Proprio quando l'idea dell'unità mondiale del diritto aveva per sè forze anche superiori a quelle, il sentimento della solidarietà internazionale ha potuto creare, nei tempi

---

(1) V. E. Orlando, *Il congresso internazionale di diritto marittimo a Venezia.*

nostri, le due grandi forze unitarie del diritto romano e del diritto canonico.

Il diritto marittimo incomincia ad affermarsi, invece, nelle consuetudini con tendenze particolari e locali. Nelle repubbliche nostre gloriose, mentre già fioriscono orgogliosi i commerci, ad Amalfi e Pisa e Genova e Venezia irradiano numerose le loro galee ad occidente e ad oriente, verso terre di cristiani e terre d' infedeli, gli usi marittimi sono, con lenta elaborazione, dichiarati negli statuti delle corporazioni e del comune. Ed ogni *Costitutivo*, ogni *Capitulare*, ogni *Breve*, determina un proprio diritto, nel quale influenze estranee non appaiono, anzi quasi si direbbe che ogni città sia studiosamente guardinga.

Certo è che, se dapprima le consuetudini marittime si affermano con figure proprie e particolari, da città a città, d'altra parte, in maniera lenta, ma ininterrotta ed irresistibile, il lavorio dell' unificazione si compie con magnifico contributo mondiale, di guisa che poteva, proprio in quel secolo XVIII, alla fine del quale doveva iniziarsi il grande movimento verso le codificazioni, il giureconsulto affermare l'esistenza di una consuetudine universale marittima: *universalis consuetudo in materiis maritimis.... communiter apud omnes provincias recepta.*

La causa principale determinante la unificazione sta nella natura dei rapporti, e quel carattere universale tutto proprio della navigazione marittima che, varietà di contingenze storiche ed economiche, può parzialmente e transitoriamente turbare, non può sostanzialmente trasformare.

Fu nelle convenzioni, stipulate al di sopra o al di fuori delle particolari sovranità, che si manifestò l'opera legislativa dei mercanti e degli industriali del mare; e fu, principalmente, nella creazione della polizza di assicurazione, cui tanto debbono il commercio ed il diritto marittimo, che l' affrancazione dei limiti artificiali delle leggi e dei costumi particolari potè avverarsi. L'assicurazione rispecchiò, nella polizza, opera convenzionale, il carattere cosmopolita della navigazione, cosmopolita essendo necessariamente l' ipotesi della industria delle assicurazioni marittime, così in rapporto alla determinazione del calcolo delle probabilità, onde si forma il correspettivo, come in rapporto alla massima estensione possibile dei rischi

assunti, come in rapporto alla ripartizione del singolo sinistro sopra un largo numero di riassicuratori come, finalmente, in rapporto agli interventi di assistenza e di difesa che l'assicuratore è chiamato a prestare in tutti i mari, dove un sinistro può essere avvenuto. (1)

Lo ideale di una completa codificazione del diritto internazionale marittimo può solo raggiungersi con faticosa lentezza; in siffatta materia non si proclamano principii i quali agevolmente possono raccogliere, nella storia, consensi facili ed unanimi, per dimostrarsi inefficaci e vani all' urto rude dei contrasti economici e sociali, ma sul campo della realtà dove intense fremono le opere e dove veramente si concentrano le lotte di interessi si pongano, coraggiosamente, ad una ad una, le questioni più vitali, cercando, come si è fatto per anni, a proposito della responsabilità dell'armatore, la formula di più giusta transazione tra le opposte tendenze.

Conforta, nulla di meno, il considerare che i tempi stanno per divenire propizi alle imprese marinare favorite - per chi non sia avido di egemonica supremazia - dalla cooperazione di due forze: l'intelligente egoismo dell'interesse economico ed il sentimento di solidarietà sociale che sempre più acuto pervade le genti umane.

Sono queste due forze che, per vie diverse, ma con identica efficienza ultima, intendono a sopire diffidenze ed a comporre ostili rivalità tra le nazioni, spingendole ad una comunanza di materiali interessi e d' intellettuali conquiste, inducendo, ed eventualmente costringendo i governanti a secondare questa fervida aspirazione verso una più armoniosa legge della vita dei popoli, verso una pace operosa e feconda.

Ma le vie di codesta pace auspicata devono essere preparate dai pensatori e dai dotti durante il cozzare dell'armi, affinchè, queste deposte per ordine di quei popoli che si saranno fatti paladini dell'onestà dei metodi, dell'ossequio alla giustizia, del rispetto alla libertà, si possa, senz' altro, procedere a quella comunione giuridica internazionale marittima che deve essere il più radioso ideale pei popoli maggiormente evoluti.

---

(1) V. E. Orlando, *Op. cit.*

Cap. IX.

L' insegnamento nautico.

Uno dei rami più importanti dell' istruzione tecnica e professionale in Italia è, fuori dubbio, l' istruzione nautica e navale ne' suoi diversi gradi.

Insegnare a leggere ed a scrivere ai nostri marinai - la più parte analfabeti - ed istruirli intorno ai principii fondamentali dell'arte che debbono esercitare; allargare l'istruzione, in quest'arte, per i capi barca e per i marinai autorizzati al comando, e così, via via, ascendendo nei gradi marittimi, istruire in iscuole opportunamente preordinate le classi dei padroni, dei fuochisti autorizzati e dei capi maestri d'ascia, è un imprescindibile dovere dello Stato.

In un paese, come l'Italia, in cui il commercio marittimo dovrebbe essere, da tempo, sviluppatissimo, nulla si è fatto fin qui, per questo interessante ramo dell' istruzione professionale e certamente ciò è dipeso da difetto di speciale competenza da parte del Ministero, che era preposto all'istruzione marittima, più che per mancanza di buona volontà. (1)

Per queste stesse circostanze l' insegnamento nautico, per i capitani marittimi, macchinisti e costruttori navali è rimasto, da lunghi anni, indietro alle nuove e rapide esigenze profes-

---

(1) Oggi, coll' istituzione del *Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari*, in cui saranno concentrati tutti i servizi relativi alla Marina Mercantile, l' istruzione nautica, dopo aver peregrinato attraverso varie Amministrazioni centrali, senza risentirne certo vantaggio, troverà finalmente, nel nuovo Dicastero, la sua sede opportuna e stabile e potrà così ricevere quell' indirizzo vigoroso di cui ha tanto bisogno; quell' indirizzo più moderno, più completo, in armonia alle esigenze dei nuovi tempi, come osserva giustamente il Bettanini, ed alla trasformazione che l' industria dei trasporti marittimi ha subito nell' ultimo ventennio.

Ad una radicale riforma nell' insegnamento nautico dovrebbero concorrere altri provvedimenti allo scopo di stabilire una nuova distribuzione nei gradi della Marina Mercantile richiedendo, pel conferimento delle rispettive patenti, requisiti adeguati ed in relazione alle gravi responsabilità che oggi incombono ai Capitani Marittimi preposti al comando delle grosse navi mercantili e dei grandi transatlantici.

sionali, e così pure non è stato provveduto al perfezionamento dell'insegnamento nautico complementare e superiore, chè anzi, può dirsi, sia stato distrutto quel poco che erasi, in antecedenza, laboriosamente conquistato per l'istruzione dei capitani Superiori e per i professori di discipline nautiche.

È perciò tutto un complesso di scuole inferiori, medie complementari e Superiori, di carattere essenzialmente professionale e pratico, cui bisogna provvedere. (1)

Le buone idee e le buone iniziative non mancano in italia; ciò che è peccato si è che codeste idee ed iniziative non riescono, quasi mai, a concretarsi e, dopo essere rimaste, per qualche tempo, esistenti come nebulose, scompaiono dal nostro orizzonte o, meglio, vengono assorbite da Nazioni avvezze a vivere più di prosa che.... di poesia e tradotte in atto con loro vantaggio e pieno successo. (2)

---

(1) In Francia, sino dal 1906, l'istruzione nautica dipendeva dall'amministrazione centrale dell'insegnamento tecnico, ma, con decreto presidenziale del marzo 1912, l'istruzione nautica è stata aggregata alla direzione della Marina Mercantile e nella relazione al Decreto che statuisce il trasferimento degli istituti nautici *(les écoles d'hydrographie)* alla direzione suddetta, il Ministro David diceva:

« È incontestabile che vi è una stretta correlazione tra l'insegnamento nautico e gli altri servizi marittimi e che il perfezionamento dell'insegnamento nautico è uno dei fattori essenziali della prosperità della Marina Mercantile.

« Vi è dunque il più grande interesse di attribuire ad una stessa direzione tutto ciò che riguarda l'industria dei trasporti marittimi e, per conseguenza, di riunire l'insegnamento nautico alla direzione che ha, nelle sue attribuzioni, la Marina Mercantile ed i trasporti ».

(2) Un'ottima proposta fu resa di pubblica ragione, qualche anno fa, dall'illustre prof. Porro, dell'Ateneo Genovese, relativa all'istituzione in Genova di una *Università Marinara;* l'idea era talmente geniale, che alcuni competenti scrissero, a quel proposito, articoli molto lusinghieri per il proponente, incoraggiando l'attuazione dell'utilissimo disegno; noi pure ci associammo a quel plebiscito di plauso, ma, *more solito*, passato il primo entusiasmo, dell'Università Marinara più nessuno parlò.

Vi fu allora chi accennò alla creazione di una simile Università a Livorno; ed anche quel progetto suscitò un generale assentimento; si parlò di grandi lavori da farsi per nuove costruzioni, per padiglioni, per impianti d'ogni genere tutti destinati a rendere la nuova grande palestra intellettuale navale il primo centro di coltura marittima, non solo italiano, ma internazionale; i discorsi furono molti e si magnificò tanto il colos-

È noto che per reclutare, istruire ed allenare il personale delle Marine da guerra tutti gli Stati spendono somme ragguardevoli. In Inghilterra l'Ammiragliato è addirittura costretto a *fabbricare* gli equipaggi, arruolandoli in tenera età ed educandoli sui *trinig ships* per formarne, dopo lungo tempo e forti spese, uomini atti ai diversi servizi di bordo. Ma, anche nelle Marine Mercantili estere, somme ragguardevoli sono spese per l'allenamento e l'*apprentissage* dei futuri ufficiali di coperta e di macchina i quali, al pari dei loro colleghi italiani, escono dai competenti istituti forniti bensì di tutte le cognizioni tecniche in essi impartite, ma non possono acquistarvi quelle attitudini ed apprendere quelle conoscenze pratiche che sono indispensabili all'esercizio della loro professione, giacchè soltanto la nave può realmente formare l' ufficiale di macchina e di coperta. Ecco perchè, non soltanto le compagnie, ma gli stessi Governi in Russia, in Francia, nel Belgio, in Germania, in Inghilterra spendono somme considerevoli per la formazione degli Ufficiali della Marina Mercantile, reputando che sia alto interesse dello Stato il possedere un perfetto stato maggiore sulle navi del commercio.

In Italia, invece, i giovani licenziati dai nostri istituti nautici sono del tutto abbandonati a sè stessi, e chiunque abbia una certa famigliarità colla vita dei porti e di bordo, sa quanti e quali ostacoli essi incontrano per poter avere, anche a modestissime condizioni, un imbarco qualsiasi che loro consenta di conseguire quel periodo di navigazione che è prescritto dalla legge per potere subire gli esami di patente.

Per associazione di idee siamo anche indotti a pensare alla sorte che tocca ai giovani licenziati dalle nostre scuole agrarie costretti, per necessità di vita, ad accettare i più umili impieghi per nulla confacenti colle loro attitudini perchè, essi pure, privati di ogni appoggio materiale e morale che loro

---

sale progetto che, da buoni italiani, provammo nell'animo nostro un intimo senso di orgoglio e di vero soddisfacimento.

Chiedemmo, or non è molto, notizie in proposito alla Camera di Commercio ed Industria di Livorno, e cortesemente ci fu risposto:

« Ciò che chiamavasi negli anni scorsi Università Marinara non era altro che la R. Accademia navale con l'aggiunta della Scuola Macchinisti e altre scuole speciali !!!

faciliti l'assunzione in servizio presso aziende agrarie o simili. (1)

Ed è veramente deplorevole che gli uomini di governo in Italia abbiano trascurato, con tanto danno nazionale, questa parte della gioventù studiosa dimostrando, pur troppo, d'ignorare come la ricchezza e la prosperità della patria nostra vengano dai campi e dal mare. (2)

Il nostro passato di paese marinaro, che aveva raggiunto

---

(1) Assistenza ben diversa si usa ai giovani che sono licenziati dalla *Scuola agraria sperimentale privata* di Scandicci presso Firenze, affidata alla direzione di un sapiente e provetto agronomo. il conte Napoleone Passerini, Senatore del Regno, alla cui linea di condotta dovrebbero uniformarsi i preposti all'insegnamento agrario governativo.

(2) FORTUNATO SCHIAFFINO, *Insegnamento professionale nei RR. Istituti Nautici.*

L'autore, di cui ricordiamo la splendida relazione fatta all'VIII Congresso Nazionale dei Commercianti ed Industriali in Genova, fa rilevare come non sarebbe priva di opportunità l'introduzione nella *sezione costruttori* presso gli Istituti Nautici di una sotto-sezione pel conferimento del grado di *capo-tecnico,* abilitante alla costruzione delle navi minori in ferro, chè le costruzioni in ferro sono di competenza esclusiva degli Ingegneri Navali.

Il grado di capitano di gran cabotaggio è, oggi, di nessun interesse pei giovani aspiranti al comando di nave, in quanto chè con un corso di tre anni di studi, invece di due soltanto, raggiungono il grado più elevato di capitano di lungo corso.

Data la scarsità di capitani di gran cabotaggio, si impone la istituzione di un grado speciale che potrebbe intitolarsi *dei secondi di bordo.*

Potrebbero conseguirlo tutti coloro che posseggono già la patente di padrone quando, dopo un anno di corso negli Istituti Nautici, dimostrassero di avere acquistato il necessario corredo di cognizioni tecniche-professionali, necessario per il maggior grado.

Per garantire i diritti dei secondi di bordo, di nuova creazione, si dovrebbe vietare ai *padroni,* nei viaggi mediterranei, di comandare navi superiori ad una certa portata, come 500 tonn. di registro.

Gli aspiranti al grado di capitano o macchinista – per mantenere gli studi nautici teorici e pratici – dovrebbero, prima della loro ammissione agli Istituti nautici, compiere un anno di navigazione effettiva.

I licenziati, capitani o macchinisti, dovrebbero trovare sicuro imbarco su navi a vela o a vapore per compiervi la navigazione necessaria pel conseguimento della patente. Ogni nave da 1000 a 2000 tonn. di registro dovrebbe imbarcare, per legge, un allievo capitano o macchinista.

Le navi superiori a tonnellate 2000 dovrebbero accettare due allievi di coperta e due di macchina.

I licenziati capitani avranno il diritto di partecipare agli esami di

il terzo posto fra le marine del mondo, ci ha trasmesso ottimi elementi i quali, animati da buona volontà, hanno potuto seguire la rapida evoluzione del nuovo materiale e mantenersi all'altezza dei nuovi compiti.

Ma occorre provvedere e prepararsi all'avvenire. (1) Oggi che, per sapiente deliberazione del Governo, la Marina Mercantile forma parte integrante di un nuovo Dicastero nel quale, insieme colle Ferrovie, si dovrà con rapido intuito e con sagace avvedutezza, dirigere tutta la politica dei trasporti e, di conseguenza, predisporre le cose in modo che l'amministrazione centrale abbia, alla sua dipendenza un personale ben istruito, ottimamente preparato ed allenato, sopratutto nel campo sperimentale, è, fuori dubbio, che lo stato di fatto attuale muterà radicalmente. E muterà perchè sono le moderne esigenze che lo impongono: le responsabilità degli ufficiali di bordo si fanno sempre maggiori, in virtù della cresciuta mole dei piroscafi, del perfezionamento del materiale e della complicazione di tutti i servizi di bordo.

Il nuovo Ministro della Marina Mercantile dovrebbe - giacchè sta dimostrando tanto interessamento al nuovo ramo di amministrazione, cui è stato degnamente preposto - ordinare la compilazione di un prospetto statistico che, in difetto, avremmo in animo di pubblicare: di vedere cioè se vi sia logica proporzione fra il numero dei licei e dei ginnasi esistenti in

---

concorso d'applicato di Porto nelle Capitanerie e nel R. Commissariato di Marina.

I licenziati capitani saranno ammessi alla R. Scuola Superiore Navale per conseguire il grado di Capitano Superiore o il diploma di professore di nautiche discipline.

I licenziati macchinisti potranno continuare gli studi nella R. Scuola Sup. Navale.

(1) Una proposta, da tenersi presente, per procurare buona pratica ai nostri licenziati dagli Istituti Nautici, era quella fatta, alcuni anni fa, dalla Sezione di Roma della Lega Navale di avere cioè la facoltà d'imbarcare su navi straniere, che esercitano il traffico migratorio in Italia, un certo numero di licenziati, in qualità di apprendisti, fissandone, in modo approssimativo, gli incarichi da disimpegnare in coperta ed in macchina. Lo scopo era quello di poter introdurre, ogni anno, nella nostra Marina gruppi di giovani che, dopo prestato servizio sulle navi delle maggiori Compagnie straniere, avrebbero acquistata la conoscenza di lingue estere, studiata l'organizzazione, maneggiato il materiale.

Italia e quello delle scuole nautiche, agrarie, industriali, commerciali e professionali; se vi sia cioè equilibrio di energie mentali tra le discipline, che si potrebbero chiamare dell'aristocrazia dello spirito, e quelle che basandosi, sopratutto, sullo esperimento e sulla pratica, concorrono a fare ricco e forte il paese, la cui potenzialità - malgrado i gravissimi errori di politica didattica fin qui commessi - si è dimostrata e si sta dimostrando, nell'ora grave che si attraversa, così vigorosa da rassicurarci che, con un nuovo e razionale ordinamento degli studi, l'Italia saprà nobilmente gareggiare con le nazioni più civilmente evolute.

Per la conquista di borse di pratica commerciale all'estero, la conoscenza del greco, del latino e della filosofia non è certo il tilolo più adatto per superare la prova; e dicasi lo stesso per chi intenda assumere la direzione di uno stabilimento industriale, di un'azienda agraria, di una ditta commerciale, di una compagnia di navigazione, di un cantiere navale, o il comando di un transatlantico. (1)

La scuola classica in Italia, e la sua pletora, ha grandemente contribuito alla sterilità del paese; essa ha ostacolato l'apertura delle vie che conducono sui grandi mercati del lavoro, che aprono gli orizzonti dei traffici marittimi, che orientano i popoli verso il successo e il trionfo.

Ma ormai che nuove vie, grandi e maestose, stanno per schiudersi alla nuova Italia, la politica della scuola dovrà mutarsi, come dovrà mutarsi quella economica, coloniale, marittima, migratoria.

Le vittorie militari italiane, che daranno alla nostra cara patria la fisionomia di grande Nazione, rinnoveranno la vita interna ed esterna del paese, ci daranno cioè la sensazione che la guerra Europea è stata decisa e sarà decisa dall'intervento dell'Italia.

---

(1) *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1913,* pag. 53. « Gli esami pratici per il conseguimento dei gradi nella Marina Mercantile, ebbero luogo, nell'anno 1913, presso le Capitanerie di porto di Genova, Livorno, Napoli, Venezia, Catania, Rimini e Trapani.

« Gli aspiranti che si presentarono agli esami furono, in totale 461, e di questi riuscirono idonei 356, vennero rimandati ad altro esame 71 e dichiarati non idonei 34 ».

Viviamo davvero una grande epoca. Ringraziamo Iddio che ce ne ha fatti degni. Da Adua a Gorizia, in venti anni, quanto cammino!

L'Italia ha trovato la sua strada, quella che aveva smarrito or sono quindici secoli, quando cadde nella disgregazione mediovale. Le glorie che essa ebbe, poi, furono glorie genovesi e veneziane, e fiorentine e piemontesi. Le glorie veramente italiane ricominciano oggi. (1)

Da oggi deve quindi rifarsi la coscienza italiana, quella coscienza che era stata, da altri, ad arte annebbiata, e prima di ogni altra la coscienza della scuola.

Diamo a Cesare quel che è di Cesare; diamo a quei che sanno, ai competenti, agli esperti la facoltà di assegnare i programmi di studi e non ripetiamo gli errori di lasciare che il Ministero della Pubblica Istruzione si occupi di insegnamenti nautici, nè che quello della Marina Militare s'ingerisca di questioni attinenti alla Marina Mercantile. (2)

La scuola deve educare validamente gli uomini di oggi alla lotta della vita e dev'essere palestra di attitudini e di volontà per i forti. « Io penso - diceva l'ammiraglio inglese Sir Cyprian Bridge - che la qualità del personale sia un fattore importante nella valutazione di una forza navale. Deplorevolmente si ha, da diversi anni, l'abitudine di prendere per base dei calcoli unicamente il materiale delle navi, lo spessore della corazza, il calibro dei cannoni, la forza delle macchine. Evidentemente qualunque siano le qualità del personale, è indispensabile che esso sia equipaggiato adeguatamente, ma non c'è equipaggiamento, per quanto eccellente, che possa compensare o attenuare l'insufficienza professionale. Io vi parlo da vecchio marinaio, e quanto a me ho sempre dato importanza al valore degli uomini ».

La scuola, senza bruschi strappi alle tradizioni che ci legano ad un passato glorioso, ma senza servilismo per questo e senza irrazionevoli esclusivismi idolatri di forme antiquate e

---

(1) Alfredo Rocco, *Incipit vita nova.*

(2) Nella compilazione dei temi di esame, per i R. Istituti nautici nel luglio 1916, il Min. della Pubblica Istruzione confuse la navigazione piana con l'astronomia nautica; per successivo errore, gli aspiranti non preparati in astronomia dovettero rinunziare anche alla navigazione.

destituite ormai d' ogni forza viva di contenuto, vuole sostituito un assetto razionale che risponda meglio *a tutti* i bisogni *di tutti* i cittadini nel complesso movimento sociale dei nostri giorni ed alle condizioni rinnovellate dello Stato presso cui ha vita. (1)

Ma le istituzioni scolastiche, per la loro delicatezza e sensibilità, come anche per il fatto che acquistano forza di resistenza cogli anni, tendono a respingere ogni rinnovazione per sè, quanto tutte le creazioni ad esse gemelle; buona parte del sacerdozio didattico è eminentemente conservatrice e retrograda per difesa d' interessi propri.

Questi inconvenienti si sono potuti, sino ad oggi, verificare in Italia perchè i più si sono disinteressati della scuola dei cui destini rimanevano arbitri i soli insegnanti. Così, se un uomo d' ingegno - ed è il caso da noi innanzi citato del prof. Francesco Porro che aveva ideata l' istituzione di una *Università Marinara* a Genova - in un momento felice, ha pensato e voluto che, accanto alle scuole antiche, fatte per pochi, in qualche modo privilegiati, ne sorgessero altre adatte ai molti non privilegiati, o seriamente consci delle reali esigenze della vita, pochissimi vi hanno badato, pochissimi hanno plaudita ed appoggiata la utile iniziativa.

Ma, un uomo fervido ed operoso, per quanto non più giovane d'anni, l'Onorevole Paolo Boselli, che oggi è capo del governo, nel suo discorso-programma pronunciò un' esplicita parola che ci fa bene sperare.

Noi quindi non dubitiamo che la riforma, da cui il paese attende la valutazione piena della sua energia creatrice, venga sollecita ed ampia, quale è richiesta dall'ora affannosa e dalla visione delle lotte economiche di domani attraverso le quali l' Italia si dovrà, quotidianamente, ritemprare, come oggi si tempra alla lotta del ferro e del fuoco. (2)

Molte delle riforme indicate, sia dalla Commissione Reale, sia dalla Commissione d'inchiesta Parlamentare, intese ad ot-

(1) S. Ortu Carboni, *Appunti sulla necessità dell' istituzione di una scuola media commerciale a Genova.*

(2) Filippo Carli, *Il disegno Astier sull' insegnamento professionale.*

tenere dei miglioramenti nella coltura media e superiore della gente di mare, attendono ancora la dovuta attuazione, sia per l'ammissione alle scuole, sia per le materie d' insegnamento, sia per l'ordinamento didattico nautico, sia per una estesa applicazione pratica, sia per una regolare valutazione degli studi compiuti, sia infine per una assistenza maggiore alle palestre nautiche, prima manifestazione di coltura e di energia marinara. (1)

Gli istituti nautici dovrebbero preparare due professionisti tipo: l' allievo capitano e l' allievo macchinista che, dopo la pratica prescritta, potrebbe conseguire l' abilitazione da rilasciarsi da una Commissione competente.

Per la preparazione di siffatti professionisti - ed in questo

---

(1) L'allenamento pratico in Germania – ci dice Alberto Touchard – alla scuola navale, alla quale si è ammessi soltanto dopo rigorosa selezione fisica, è il seguente: appena alzati, assai per tempo, sulla nave-scuola, su cui sono imbarcati insieme con i mozzi, mezz' ora d' esercizi a corpo mezzo nudo, qualunque sia la stagione, quindi lezione di nuoto; dopo il bagno un'altra ora d'esercizi, seguiti da una remata violenta e prolungata, durante la quale gli allievi ignoreranno l' impermeabile protettore e la doccia ghiacciata si rovescerà sui loro corpi seminudi e madidi di sudore.

Negli Stati Uniti un ufficiale di Marina al di sotto del grado di Vice Ammiraglio deve, ogni anno, dare garanzia del suo allenamento fisico eseguendo una delle seguenti prove a sua scelta: a piedi Kilometri 80 in 20 ore, a cavallo 145 nello stesso tempo, in bicicletta 160 in 15 ore.

In Inghilterra è noto quale splendido esercizio di vigoria e di resistenza pratichino gli allievi del Real Collegio Navale di Osborne: la caccia al lepre o al capriolo correndo a piedi dietro la muta dei cani lanciata dai bracchieri. Gli ufficiali organizzano delle partite di *foot-ball* e di *box* alle quali va ad assistere il Re. Degli Ammiragli e dei generali giuocano al *foot-ball,* al *golf,* al *cricket.*

Ma non è tanto la vigoria fisica, derivata dalla pratica degli *sports,* che fa la potenza dei due popoli Anglo-Sassoni; sono – è qui che importa anzitutto insistere – gli effetti morali che ne conseguono. È il possesso di quello che è stato chiamato lo spirito sportivo che fa la grandezza delle nazioni americana ed inglese. Quello spirito che fa apparire, a chi lo possiede, la più difficile e dura contingenza come un' occasione per misurarsi, uno sforzo da tentare, un ostacolo da superare.

Il regno della fantasticheria romantica è finito – scrive il giapponese Yorimoto Tashi – comincia quello dell' energia, il suo culto si estende a poco a poco, e i suoi adepti divengono ogni giorno più numerosi. L'uomo energico e forte è il trionfatore dell'epoca nostra!

siamo d'accordo colle proposte fatte dall' Istituto Nautico Catanese - noi vorremmo l' istituzione di un corso preparatorio di tre anni; di un corso professionale di quattro; di un corso pratico durante le vacanze; di un corso speciale pratico per gli aspiranti ai gradi di padrone, fuochista autorizzato o capo mastro d'ascia; di un corso di perfezionamento della durata di un anno da istituirsi presso la *Scuola Superiore Navale* di Genova per capitani e macchinisti superiori. (1)

Si preoccupi quindi l'attuale governo, e seriamente, delle sorti della scuola nautica ed in generale dell' insegnamento navale, poichè, da oggi, l' Italia deve sentirsi potente sul mare, così nelle navi da guerra, come in quelle del commercio; gli uomini che, pieni di fede e di coraggio, all'industria del mare consacrano le loro energie devono essere circondati delle più sollecite cure per parte dello Stato, debbono essere dalla patria, di cui recano nell' iride tricolorata il glorioso ed effettivo sim-

---

(1) Antonio Bettanini, *Per l' insegnamento nautico.*

Il valente scrittore sarebbe d'avviso di istituire in alcune delle Scuole Tecniche attuali delle *sezioni nautiche,* parallele a quelle con indirizzo agrario, commerciale ed industriale suddividendole nelle sezioni dei *padroni marittimi* per conferimento del diploma di padrone, marinaio autorizzato e dei *meccanici navali e macchinisti navali di grado inferiore.*

Inoltre si dovrebbe, secondo l' autore, modificare ed integrare l' attuale insegnamento negli Istituti nautici per coloro che aspirano al diploma di Capitano di gran cabottaggio e di lungo corso.

Converrebbe altresì stralciare dagli attuali programmi di attrezzatura, manovra, navigazione ecc. quelle parti che, nella tecnica navale, hanno ora assunto un'importanza speciale come: carte ed istrumenti nautici, costruzioni e teoria delle navi, igiene navale e mezzi di salvataggio, operazioni d'imbarco, sbarco e funzionamento dei porti, corredi di bordo, materiali di consumo ed approvvigionamenti.

L' insegnamento del diritto marittimo sarebbe distinto in tre parti: commerciale, amministrativo, internazionale, coll' aggiunta di nozioni di Diritto Civile assolutamente indispensabili ai Capitani Marittimi chiamati, per disposizione di legge, a bordo, in parecchi casi quali Ufficiali di Stato Civile.

Nella sezione commerciale delle Scuole Superiori di Commercio dovrebbe istituirsi un corso biennale o triennale di studi superiori applicati al commercio marittimo, conferendo ai licenziati il diploma di Regio Liquidatore o Commissario di Avarie, di Perito o di abilitazione all' insegnamento delle materie giuridiche ed economiche negli Istituti Nautici e nelle Scuole Tecniche con indirizzo nautico.

bolo, sempre tutelati e difesi, attraverso disagi e rischi, in ogni parte del mondo, come sempre per lei sono essi pronti a combattere procelle e battaglie e disposti a darle la vita.

Cap. X.

Il credito navale e le sovvenzioni marittime.

La formazione di un Credito Navale verrebbe a riparare ad una delle maggiori ragioni di debolezza per la iniziativa marinara.

Si discute di questo Istituto da circa mezzo secolo, e tutti hanno sempre convenuto sulla necessità di provvedere, con disposizioni pratiche e definitive, ma finora nulla di concreto si è potuto stabilire. (1)

---

(1) Nino Ronco, *Op. cit.*

Il giorno 12 marzo a Palazzo San Giorgio si radunò la *Commissione Esecutiva del Comitato Nazionale per la M. M.* e per il *Commercio Marittimo* con l'intervento del *Comitato di Provvedimento* rappresentato dal comm. Luigi Cavanna, e dell'Associazione *Pro Patria* rappresentata dal senatore Edoardo Maragliano; e fu deliberato di riprendere la propaganda a favore della Marina Mercantile.

Il giorno 16 marzo, a Montecitorio, sotto la Presidenza dell'on. Boselli, si radunarono nove Senatori e quarantasette Deputati i quali approvarono una serie di provvedimenti, per supplire alla grave insufficienza della Marina Mercantile, proposti dagli on. Bettolo e Maggiorino Ferraris. I provvedimenti proposti sono già in corso di studio e sono informati a questi criteri fondamentali:

Creazione di un Istituto Nazionale di Credito, e separazione della Marina Mercantile dal Ministero della Marina Militare.

Veniamo informati che, per iniziativa della Navigazione Generale Italiana, si è deliberato di costituire un istituto di credito marittimo; accanto ad essa si sono riunite le Compagnie consorelle adoperando tutta una parte degli utili conseguiti nell'ultimo esercizio, che un decreto luogotenenziale ha imposto loro di accantonare in una massa di riserva e si è costituito così un organismo finanziario che avrà – a quanto si afferma – un capitale di cento milioni, di cui quaranta sono stati sottoscritti dalla Navigazione Generale Italiana ed il rimanente dalle Società minori.

Il *Corriere Economico* ha pubblicato poi alcune informazioni sul Consorzio Bancario per il credito marittimo, da costituirsi presso la Banca

La Relazione sulla Marina Mercantile del 1883, Relatore Boselli, quella del 1902-1905, Relatore Pantano, le discussioni alla Camera, al Senato, nei Congressi, gli studi dei competenti, delle Riviste Commerciali hanno trattata la questione sotto tutti gli aspetti possibili, concordi tutti che la nostra Marina Mercantile doveva essere maggiormente tutelata ed aiutata.

La pletora dei buoni parlatori in Italia se continua a rendere, sempre più, meritato omaggio a quell'arte oratoria, che fu vanto italiano, pel passato, e che è tuttora titolo di primato lusinghiero per noi, ha però, nel rovescio della sua medaglia, il difetto di far perdere una grande quantità di tempo e di... denaro, come direbbero i nostri buoni amici inglesi.

Sarebbe quindi tempo, per ciò che riguarda il Credito Navale, di porre fine alle discussioni e venire a qualcosa di concreto chè, mentre gli uomini della scienza discutono, l'ammalata - la Marina Mercantile -, già in istato comatoso, minaccia di esalare l'ultimo respiro.

Attualmente la maggior garanzia del « Credito Navale » sta nel pegno e, le disposizioni di legge relative, sono insufficienti, nè dànno affidamento che il credito possa essere facile ed esteso, tanto più nelle attuali condizioni finanziarie in cui il capitale trova lucroso collocamento in operazioni circondate dalle maggiori garanzie.

La necessità quindi di una legge chiara e precisa che disciplini le operazioni del Credito Navale, provvedendo ad una seria e legale garanzia che attiri il capitale, come avviene per le operazioni del Credito Fondiario. Chè, se per quest'ultimo,

---

d'Italia col concorso degli altri istituti di emissione e delle principali Casse di Risparmio Italiane sotto il patrocinio dello Stato. Tale Consorzio sarà un'amplificazione della sfera di attività di quello già costituitosi per le sovvenzioni sui titoli industriali e svolgerà con esso opera altamente utile per la nostra economia nazionale. Si afferma che 50 milioni saranno devoluti al nuovo ramo di affari, e che, a garanzia delle operazioni di credito navale, sarà, per decreto luogotenenziale, provveduto a dare al Consorzio un diritto privilegiato di fronte al proprietario della nave pari, in valore di precedenza, a quello pel residuo prezzo non pagato quale è stabilito dall'art. 675 del Codice di Commercio. Tale privilegio sarà completato da una disposizione per la quale il diritto del credito potrà esplicarsi, in caso di perdita della nave, sul prezzo dell'assicurazione.

si è potuto provvedere con risultati abbastanza soddisfacenti, per la Marina nulla si è potuto fare, sia per il mancato accordo fra i varî enti, cui sarebbe devoluta la soluzione, sia per la difficoltà di istituire la *ipoteca,* data la natura speciale della nave.

Le grandi organizzazioni marittime, le potenti Compagnie, i più importanti enti, che svolgono la loro attività nell' industria marinara, non hanno difficoltà a trovare il credito, a tassi moderati, purchè provino la loro solidità e solvibilità, come qualsiasi altra categoria d' industriali. Ne incontrano invece i minori armatori, precisamente come hanno difficoltà i piccoli commercianti, industriali (1) ecc.; la ragione è la stessa: non si fa prestito che a coloro che possono dare garanzie. E, se per ottenere del credito questi armatori danno in garanzia le loro navi, il denaro possono trovarlo, ma a tassi variabili tra l' 8 e il 10 e più per cento e questa richiesta, che a tutta prima la si può ritenere usuraia, è naturalissima chè, i rischi sono tanti, (la nave potrebbe essere venduta mentre si trova all'estero; potrebbe essere distrutta da un incendio, perduta a causa di un sinistro ecc.) da consigliare di aggiun gere, al tasso normale dell' interesse, un altissimo tasso di assicurazione.

Le costruzioni navali, intanto, anzichè progredire sono in regresso, specialmente se si abbia riguardo all' incremento generale del Paese negli altri rami industriali, e gli armatori, anzichè ricorrere ai Cantieri nazionali, acquistano, non di rado, navi straniere in mediocri ed anche in cattive condizioni, le quali sono il rifiuto delle altre Marine ed entrano nel nostro naviglio perchè agli armatori mancano i mezzi per provvedere in miglior modo (2).

È evidente che il Credito Navale, in rapporto alla sua ga-

---

(1) V. Racca, *Il credito navale e gli altri provvedimenti economici in favore della Marina Mercantile.*

(2) N. Ronco, *Op. cit.*

Dopo i provvedimenti adottati in uno dei Consigli dei Ministri, tenutosi nello scorso mese di agosto a favore della Marina Mercantile, è a sperarsi che, tanto le costruzioni nei nostri Cantieri Navali, che gli acquisti di navi all'estero, si riattiveranno con beneficio dell' economia nazionale, dei costruttori e degli armatori. V. Cap. II: *Industrie Navali.*

ranzia, presenta delle difficoltà, inquantochè, trattandosi di un bene mobile sul quale, anzichè il pegno, si vorrebbe far gravare l'ipoteca, non si raggiunge lo scopo di una maggiore efficacia tutelatrice, chè la nave è per sua natura destinata a deperire e a venir meno a differenza quindi della garanzia offerta nelle altre forme di Credito Commerciale o Fondiario (1).

Il progetto di legge 1 dicembre 1910 del Ministro Leonardi Cattolica, con qualche sensibile modificazione, potrebbe riprendersi in seria considerazione e, con probabilità di successo, portarsi alla pubblica discussione parlamentare.

Codesto progetto si poggia sull'ipoteca navale e sulla creazione di società nazionali aventi lo scopo di esercitare il Credito Navale mediante l'emissione di cartelle.

Il relatore al Comitato Nazionale per la Marina Mercantile, sul tema del Credito Navale, osserva che queste due proposte rappresentano veramente l'attuazione di quanto di meglio in proposito è stato ventilato nei diversi studi e progetti sul Credito Navale, e intorno ad esse deve sorgere il nuovo Istituto che non presenta serie difficoltà per quanto riguarda la riforma legislativa e giuridica, ma che molte invece ne presenta per quanto riguarda la formazione di questi Enti incaricati dell'esercizio delle operazioni di credito e del loro finanziamento (2).

---

(1) Data l'urgenza di provvedere a che l'istituto del Credito Navale possa funzionare in Italia – come già funziona in molti paesi stranieri – ci siamo messi, insieme con alcuni valenti economisti e costruttori navali, allo studio dell'arduo problema e confidiamo di poter rendere di pubblica ragione le nostre proposte quanto prima.

(2) Nella seduta del Senato del 30 novembre 1885, discutendosi dei premi per la Marina Mercantile, il Senatore Gerolamo Boccardo, già poneva le basi della nuova riforma:

« Se il Governo Italiano – egli diceva – avesse intenzione di coadiuvare la marina, di favorire davvero la sua trasformazione, il mezzo migliore sarebbe:

1) di formare la legge sul pegno navale e sul cambio marittimo, di dar sicurezza al capitale che s'investe fiducioso nella navigazione;

2) di sussidiare, per alquanti anni, alcuni potenti e saldi Stabilimenti di Credito che assumessero la funzione di sovvenzionare la Marina Mercantile.

Siccome per sè il capitale non può darsi a prezzo mite, per la ragione che ce n'è poco, ben venga lo Stato, venga questa grande tutela

Queste Società Nazionali o Istituti intermedî, per l'esercizio del Credito Navale, non possono sorgere senza l' intervento dello Stato che li aiuti e li sussidî in modo d' attirare il capitale privato.

Bisogna, in sostanza, *che lo Stato garantisca queste operazioni di Credito Navale, come del resto ha fatto, per le marine sovvenzionate, e allora si troverà facilmente il denaro, ed il funzionamento dell'Istituto sarà assicurato.*

Del resto quando le operazioni di credito e le norme legislative, che le concernano, fossero fatte ed osservate con rigore e con cautela, niun rischio - aggiunge il relatore - dovrebbe correre lo Stato perchè l' armatore mutuatario e la ipoteca navale dovrebbero dare tutte le garanzie necessarie per rendere l'esazione del credito pienamente sicura.

Il *Corriere Mercantile* - l' autorevole giornale, che sa così efficacemente tutelare gl' interessi dell' economia nazionale in genere e quelli di Genova in ispecial modo -, pubblicava, or non è molto, un interessante scritto del nostro valoroso ed onorevole amico, il Senatore Maggiorino Ferraris, a proposito del Credito Navale e del risorgimento della Marina Mercantile italiana:

« ..... Nei ripetuti viaggi compiuti specialmente in Inghilterra ed in Germania, anche per lo studio dei problemi relativi alla Marina Mercantile, mi sono persuaso che uno dei fattori indispensabili al risorgimento della marina commerciale italiana era la disponibilità di capitali a buone condizioni.

« Ella conosce meglio di me la potenza del mercato finanziario inglese, a cui la Marina britannica poteva largamente attingere prima della guerra. Eppure Ella ricorda, con ragione, l' imprestito di circa 75 miloni di franchi che lo Stato fece, a mite interesse ed a lunghi rimborsi, alla Cunard per la costruzione del *Lusitania* e del *Mauritania.* E da essa data il nuovo salto in avanti della marina inglese.

« Ma, nelle mie indagini in Germania, ho pure, personalmente, accertato che il grande e mirabile progresso della Ma-

---

della vita civile, venga e completi l' opera, adempia alla sua funzione complementare favorendo la creazione di stabilimenti di credito, i quali promuovano la costruzione dei cantieri e delle navi in ferro, a vela ed a vapore ».

rina Mercantile tedesca aveva, in molta parte, le sue origini nella facilità del credito.

« Delle grandi Compagnie di Amburgo e di Brema, l' una tirava a volontà dal consorzio bancario di Berlino, l' altra godeva di un credito illimitato di Stato presso la « Seehand lung » o Cassa Marittima di Berlino, Istituto esso pure di Stato e analogo alla nostra Cassa di Depositi e Prestiti.

« Persuaso di questa verità pratica e sperimentale, giunto in Italia, ho propugnato, con tutte le mie forze, l'istituzione di un potente *Credito Navale,* a mite interesse ed a scadenze adeguate, sia per la marina sovvenzionata, sia per la marina libera di emigrazione e di carico. E questo mio progetto ebbe la fortuna di essere accolto dalla « Commissione Reale per i servizi marittimi », dieci anni or sono, nel 1905, e di essa facevo parte sotto la presidenza dell' illustre e compianto senatore Codronchi; ..... da ben dieci anni quindi aveva presentata al Governo la proposta di un poderoso credito navale che ponesse a disposizione non meno di 30 milioni l'anno, per la sola marina libera di commercio e di emigrazione.

A quest' ora l' Italia disporrebbe di una flotta mercantile nuova e moderna del valore di circa 300 milioni. Ed Ella pensi con quale beneficio, realmente inestimabile per le fortune militari ed economiche della patria, in questi tempi ! »

Uno dei problemi sui quali, a guerra finita, il Governo ed il Parlamento dovranno necessariamente rivolgere il loro esame, è quello delle sovvenzioni marittime.

L'onere delle sovvenzioni marittime aumenta ogni anno; (1) il voler perciò persistere in uno simile sperpero, specie all' indomani della guerra - quando bisognerà energicamente restaurare la finanza dello Stato, con ponderazione e con assennatezza, - sarebbe un errore imperdonabile; lo Stato, assegnando annualmente alla Marina sovvenzionata un così considerevole gruzzolo di milioni, con risultati del tutto negativi, compie un pessimo negozio.

Nella premessa della relazione ufficiale sui servizi marittimi

(1) Nell'esercizio in corso si sono raggiunti di già i 26 milioni !

sovvenzionati, per l' esercizio 1913-14, si leggono le seguenti significative parole: . . . . . *si sono mostrati con maggiore evidenza i difetti organici del nostro ordinamento, tanto nei riguardi degli interessi particolari dei concessionari, quanto per quelli più alti e più ragguardevoli pei quali appunto i Servizi sono stati istituiti; onde noi dovremmo portare ora un esame più ampio sui difetti stessi e mostrarne, nella loro estensione, le poco lievi conseguenze.*

La relazione contiene tutte le cifre che si riferiscono alle Società sovvenzionate, agli organi di vigilanza e di sovraintendenza, al personale ed alle flotte delle Aziende, allo svolgimento del servizio delle linee, alle tariffe, al movimento del traffico, alle spese inerenti ecc. Mancano, però, le osservazioni conclusive le quali sarebbero state necessarie per esporre, con tutta sincerità e semplicità, la vera dolorosa situazione di fatto (1).

L' ammontare lordo delle sovvenzioni dell' esercizio 1913, alle 12 differenti Società assuntrici dei servizi marittimi sovvenzionati, - osserva lo scrittore - fu di lire 24 156 422,53, delle quali però figurano effettivamente spese lire 19 909 123, e ciò perchè furono ritenute lire 4 247 296 per minori percorrenze, per penalità e per deduzioni per piroscafi non aventi i requisiti necessari. Ma, com'è facile comprendere, i 4 milioni non rappresentano una economia effettiva perchè, mentre sono transitori, essi sono conseguenza di una diminuzione di servizi e di una deficienza qualitativa della flotta sovvenzionata, in rapporto a quanto è prescritto nei quaderni d'oneri.

In quanto poi al quantitativo di tonnellate trasportate dalla nostra bandiera sovvenzionata, nel 1913 si rileva che il movimento delle merci fu di tonnellate 1 318 153.

Se si confronta tale modestissima cifra con l'importo totale delle sovvenzioni (lire 24 156 422), si ha che ogni tonnellata di merce, trasportata dalla bandiera sovvenzionata, costa allo Stato *più di lire 18,30*. Ed anche a voler tener conto della cifra di sovvenzione che risulta spesa nel 1913 (lire 19 209 123), ogni tonnellata di merci è costata allo Stato lire 15,10, cifra ugual-

---

(1) Federico Di Palma, *Lo sperpero e l'assurdo delle nostre sovvenzioni marittime* pubblicate nella *Nuova Antologia* nell'ottobre 1915.

mente enorme, se si considera che, per la maggior parte, si tratta di merci povere!

In quanto poi al movimento generale della bandiera italiana nei porti del Regno nel 1913, per operazioni di commercio, dalla detta relazione si rileva che esso fu di tonn. 16 422 276 delle quali la bandiera nazionale sovvenzionata trasportò tonnellate 1,318,153 e la bandiera libera tonn. 15 104 123. Sicchè, ricordando che lo Stato spende, per la sua Marina libera in premi di navigazione, solo lire 2 300 000 all'anno (1), si constata che, mentre il 91,98 per cento del movimento della bandiera italiana costa allo Stato solo 2 300 000 lire all'anno, l'8,02 per cento costa.... più di 24 milioni all'anno!!!

Dimostrato lo sperpero, soggiunge l'autore, bisogna dimostrare l'assurdo.

Quello ch'è sperpero, a danno dello Stato, dovrebbe logicamente rappresentare un vantaggio per gli esercenti.

Dalla stessa Relazione Ufficiale si ricavano elementi che dimostrano..... il contrario. Nelle pagine da 27 a 34, sono contenuti i risultati economici dell'esercizio delle 12 Società sovvenzionate, le quali chiusero i loro bilanci con perdite rilevantissime (2).

E poichè bisogna pur prestar fede ai bilanci delle Società, si conclude che il trasporto delle misere 1 318 153 tonnellate di merci, imbarcate nell'anno 1913 dalla bandiera sovvenzionata, è costata

Allo Stato	Lire	19 909 123
Alle Società	»	4 648 753
Totale	Lire	24 657 876

e cioè lire 18,70 alla tonnellata, senza tener conto della tariffa pagata dagli speditori!

Sicchè lo sperpero dei 24 milioni (3), da parte dello Stato, determina, a sua volta, un quasi stato di fallimento delle Società sovvenzionate. L'enorme sacrificio annuo dello Stato non è nemmeno riuscito a creare una solida Società di navigazione per i servizi sovvenzionati: ha creato invece un complesso di

(1) Legge 22 giugno 1913 N. 784.

(2) Totale delle perdite società sovvenzionate L. 4 648 752,99.

(3) Che oggi sono saliti a 26!

piccole Società, misere di capitali, le cui spese generali sono enormi, perchè sono 12 differenti amministrazioni, 12 differenti impianti, 12 organici che gravano su 12 misere flotte.

A seguito della guerra furono sospesi molti servizi, e ridotti a poco più di un terzo di quanto è previsto nei contratti. Infatti delle 82 linee, di cui si compone tutta la nostra rete sovvenzionata, 33 sono state sospese e 25 ridotte quali di numero di viaggi e quali di percorso e velocità.

Si sarebbe, logicamente, dovuto ritenere che la spesa annua delle sovvenzioni sarebbe stata ridotta in proporzione, cioè a meno di una diecina di milioni. No; lo Stato continua a pagare 26 milioni, e ciò perchè gran parte delle spese delle Compagnie, escluse quelle del carbone, sono rimaste le stesse!

Il sistema delle sovvenzioni marittime, così come ora è organizzato, è difettosissimo e non risponde certo al suo scopo.

La politica marinara mercantile è stata condotta con eccessiva leggerezza e con troppa dedizione allo straniero cui si sono aperte tutte le porte e tutti i traffici, compreso quello gelosissimo e ricchissimo della emigrazione allegando a pretesto i trattati internazionali e la bontà dei principii liberisti (1).

Le sovvenzioni marittime sono misure di carattere commerciale e postale che, poco o nulla, hanno da fare con gli interessi dell' industria di armamento. Questa dev' essere trattata con provvedimenti di carattere più generale, ed è naturale che tali provvedimenti non debbono ispirarsi che a compensare la industria di armamento delle maggiori spese che essa incontra in Italia, sia per la protezione dei cantieri, sia per il regime tributario e ad assicurare alla detta industria il carico ed il nolo (2).

---

(1) Giuseppe Paratore, *Ciò che si deve fare per la Marina Mercantile* pubb. nella *Lega Navale* organo della Lega Navale Italiana.

(2) La prima finalità si può raggiungere col mezzo di sgravi tributari e di tasse e di diritti o a mezzo di compensi; e siccome i primi non sarebbero possibili in efficace misura, senza incorrere in difficoltà interne e internazionali, così bisogna agire col sistema dei compensi, il quale, ove sia bene organizzato, ha il vantaggio di promuovere lo sviluppo della marina e la costruzione di navi adatte all'epoca ed alle esigenze di commercio.

La seconda finalità si può raggiungere con speciali convenzioni fra le Ferrovie dello Stato e gli armatori nazionali per il trasporto delle merci provenienti dall' interno e per l' inoltro di quelle provenienti dal mare.

Un tentativo che meriterebbe di essere preso in considerazione sarebbe quello di riservare alla marina nazionale il trasporto del carbone dai porti inglesi in Italia, ma non limitato, codesto trasporto, al carbone necessario per le ferrovie e per la Marina da guerra, ma, su più larga misura, anche a quello richiesto per alimentare le industrie.

Ora il trasporto è fatto in gran parte da navi estere che vanno in Inghilterra cariche mentre le nostre, dovendovi andare vuote, perderebbero la metà dei proventi.

Se invece l'Italia non avesse trattati di reciprocità colle altre nazioni, anche le nostre navi potrebbero andare in Inghilterra cariche e così il trasporto del carbone costerebbe meno; sarebbe fatto quasi tutto dalla bandiera nazionale e si escluderebbe qualsiasi forma di monopolio.

Le grandi Compagnie di navigazione inglesi hanno goduto anch' esse di quella protezione che è più indispensabile alla formazione di una forte Marina Mercantile (1).

In Inghilterra le sovvenzioni sono concesse a titolo postale e militare, per non considerare la speciale sovvenzione alla linea della Giamaica di indole essenzialmente commerciale.

Anche le sovvenzioni accordate dalla Germania, mentre, apparentemente, hanno la forma di rimunerazione per servizi di posta e per scopi militari, mirano a finalità diverse, a facilitare, cioè, la navigazione e l'accaparramento dei noli esteri pel trasporto di merci, per l'emigrazione ecc.

Ad ogni modo - la guerra attuale lo sta luminosamente dimostrando - erano ragioni di convenienza politica quelle che entravano in giuoco (2).

La Francia, che passa per uno degli Stati maggiormente protezionisti, per le rilevantissime somme che spende nelle sovvenzioni, esige però gravi oneri dalle Compagnie.

---

(1) Avv. R. Pellati, *Il sistema delle sovvenzioni e dei premi marittimi all' estero.*

(2) Infatti la sovvenzione alla linea coll'Estremo Oriente e l'Australia, che ammonta a 7 milioni di lire italiane, è sproporzionata e quindi la veste di compenso, di cui è ricoperta, nasconde la verità.

Ispira essa pure la concessione delle sovvenzioni a criteri coloniali, non senza il proposito determinato che la bandiera francese figuri nei principali porti stranieri di traffico marittimo.

In Austria-Ungheria (1) il Lloyd Austriaco gode, oltre a diversi favori, di una sovvenzione a compenso di servizi d'interesse generale, postale-commerciale e militare. Sovvenzioni invece, puramente postali, sono accordate per i servizi dell'Adriatico.

Nel Giappone, colla legge approvata nel 1899, le sovvenzioni furono divise per linee e per servizio.

La caratteristica delle sovvenzioni marittime giapponesi è propriamente postale-commerciale e solo, in minima parte, militare, inquantochè nel Giappone non esiste il naviglio ausiliario; i piroscafi sovvenzionati possono, ove occorra, essere adibiti a trasporti militari dietro pagamento di un nolo da stabilirsi, volta per volta, al momento della requisizione, in base alle condizioni generali del mercato.

Negli Stati Uniti d'America il *Postmaster General* accorda sovvenzioni a Compagnie di navigazione, tanto nazionali, quanto estere, per il solo servizio della posta. Esse sono calcolate in base ad una tabella proporzionata al tonnellaggio ed alla velocità.

L'Olanda, la Danimarca, la Russia, la Spagna, il Portogallo, la Grecia accordano pure sovvenzioni a linee di navigazione regolari, e, mentre i servizi olandesi hanno un marcato carattere coloniale, quelli danesi lo hanno invece commerciale-agricolo allo scopo di favorire l'esportazione dei prodotti del suolo in Inghilterra.

Una politica commerciale coordinata, sorretta da buone vie di comunicazione, sia terrestre che marittima, fra i varii mercati crea, inevitabilmente, ottime correnti d'affari.

L'Italia, cui la subdola politica economica tedesca aveva tolto ogni mezzo di respiro, dovrà, cessata la guerra, entrare in diretta comunicazione marittima colla Cina e col Giappone.

Codesta attività commerciale non dovrà più essere mono-

(1) A cui ben presto sarà preclusa ogni via sul mare.

polio esclusivo della bandiera estera, chè la bandiera italiana avrà il dovere imprescindibile di figurare e di affermarsi nei traffici, nei lontani scali marittimi dell'Estremo Oriente per lottare con tutte le concorrenze estere, evitando, allo stesso tempo, ogni soverchio ed inutile aggravio alle finanze dello Stato (1).

Possiamo quindi concludere che le vie da seguire, per giungere ad una soluzione che concilii l'interesse generale del Commercio coll'avvenire della Marina Mercantile, sono diverse.

Lo Stato può favorire ed incoraggiare l'azione delle Società private col sistema attualmente in vigore delle sovvenzioni dirette oppure con quello dei compensi, secondo il progetto Bettolo, ultima maniera che noi preferiamo.

Le sovvenzioni dirette hanno il difetto della forma troppo rigida dell'impegno che non consente quella elasticità di mezzi e possibilità d'innovazioni che sarebbe necessaria dato il progresso e la mutabilità dei traffici.

Il sistema Bettolo ha, per base, la dotazione dei mercati, anzichè la sovvenzione alle Compagnie e lascia adito quindi ad una possibile concorrenza tra i diversi Esercenti, tenendo vivo, fra essi, lo spirito di emulazione e lasciando ugualmente vivi tutti gli stimoli che sono propri di una Marina libera la quale è spronata, dal suo interesse particolare, a migliorare le condizioni del traffico ed a soddisfare le esigenze del Commercio, affine di attirarne a sè la maggiore quantità possibile.

---

(1) Cattaneo Adorno, *Servizi sovvenzionati.* Dalla relazione al Comitato Nazionale per la Marina Mercantile e pel Commercio Marittimo: *A)* che il Governo fissi per la linea dell'Estremo Oriente quella giusta sovvenzione che consenta l'esercizio di una linea mensile fra il porto di Genova e Yokohama (con gli scali di Napoli, Catania, Porto Said, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hong-Kong, Shangai, Kobe) da esercitarsi con piroscafi di una stazza lorda non inferiore a 8000 tonnellate e della velocità media in navigazione di almeno 14 miglia, consentendo tutte quelle facilitazioni, nell'impiego del materiale, anche non assolutamente nuovo, che possano favorire la privata iniziativa. *B)* che per le linee attraversanti il Canale di Panama:

1°) si istituisca un servizio mensile fra i porti di Genova, Napoli e Palermo con i porti del Pacifico dell'America del Sud, con piroscafi di tonn. 8000 lorde a 14 miglia di velocità.

2°) si istituisca un servizio, prevalentemente commerciale, fra Genova, Napoli e Palermo e i porti dal Messico e dalla California fino a San Francisco con piroscafi di 10000 tonn. e 11-12 miglia di velocità oraria.

Ma, per quanto semplice e proficuo, nell'apparenza, questo sistema potrebbe essere superato da quello adottato dalla Spagna. Esso concede un premio di navigazione iniziale, indistintamente, a tutte le navi che battono bandiera spagnuola; il premio è maggiore per le navi addette alla navigazione di gran cabottaggio. Indipendentemente da questo, il progetto predispone un elenco di linee regolari di navigazione litoranee ed internazionali dirette a sviluppare uno scambio attivo di traffici nell' interesse del commercio nazionale.

Tali linee sono classificate per gruppi, in relazione alla difficoltà di esercizio, al grado di sviluppo nel quale si trova già il traffico, e l'esercizio di esse, anzichè essere riservato ad una sola Compagnia, è lasciato libero a tutti gli Armatori che possono ugualmente concorrervi, godendo, in più del premio di navigazione iniziale, di un supplemento assegnato alle diverse linee in misure diverse in relazione alla graduale ripartizione dei gruppi.

Il problema dunque delle sovvenzioni merita di essere studiato a fondo; dopo una guerra, come quella che l' Italia oggi combatte, bisognerà arginare tutti i rigagnoli delle spese inutili.

La nostra Marina Mercantile dovrà essere riorganizzata dalle basi; bisognerà avere il coraggio - come bene osservava il compianto On. Di Palma - di recidere tutto ciò che vi è di inutile, di parassitario, d' invecchiato.

Abbattere per riedificare: questo dovrà essere il coraggioso programma della nuova politica mercantile marinara d' Italia.

Cap. XI.

La gente di mare.

Pochi paesi - ci dice A. V. Vecchi (1) - vantano una popolazione dedita alle arti del mare numerosa come la nostra. Essa è divisa in due categorie: la prima è la gente di mare propriamente detta; la seconda è rappresentata dagli uomini

(1) A. V. Vecchi, *Op. cit.*, Cap. III: *Protezioni legislative delle arti del mare.*

che esercitano a terra, o in prossimità della terra ferma, le arti della costruzione, della pesca, il traffico nei porti e il pilotaggio.

I due eserciti si equivalgono: il primo conta 164 367 persone, il secondo 162 514.

Dà a questi due eserciti l'Italia tutto il conforto della sua materna assistenza, tutta la sollecitudine che meritano, tutte le garanzie contro i rischi a cui sono esposti sul vasto campo di battaglia sul quale di continuo combattono?

Mentre al principio del 1907 tutta la stampa italiana gettava grida d'allarme per quell'avvenimento di eccezionale gravità che costituiva lo sciopero generale della gente di mare; mentre in quei tristi giorni di ozio forzato - quando la marina, nello spazio di poche ore, perdeva il frutto di angosciose lotte, durate anni interminabili, e tutto il paese insorgeva sgomento per quella terribile jattura, che paralizzava, in ogni sua parte, l'attività economica nazionale - bastò che la parte vinta, nonostante la fermezza con cui fu condotta la battaglia, cedesse il campo per tornare pacifica alla consueta operosità, perchè, nel breve volgere di pochi giorni, il palpitante argomento delle condizioni della gente di mare fosse del tutto abbandonato. (1)

Le cause di malcontento, anche a volerle ammettere esagerate, non vennero eliminate dal ritorno dei marinai al lavoro, non furono presi provvedimenti a diminuire gli effetti, non si iniziarono neppure studi per cercare i rimedi e prevenire le cause.

Eppure - e sono uomini che lo asseriscono dopo aver passata la più gran parte della loro vita sul mare - il male esiste e profondo: tanto più esteso, per quanto più diffuso è il silenzio delle varie categorie di uomini di mare che, scoraggiati, sfiduciati da una lotta immane contro la indifferenza del paese, trascinano la triste catena delle ingiustizie umane, ribadita al loro piede dalla noncuranza del governo. (2)

---

(1) Cap. MARIO TADDEI, *Marina Mercantile e gente di mare.*

(2) Il Ministero della Marina Mercantile, di recente istituzione, s'interesserà pure di questa enorme popolazione che vive sul mare e dell'industria del mare ed adotterà quei provvedimenti, che i tempi nuovi e le fortune, che l'Italia attende dal mare, gli consiglieranno.

Nessuna industria, come la navigazione, ha bisogno dell'aiuto delle iniziative individuali e della buona volontà di quanti, dal più umile mozzo, al superbo comandante del grandioso transatlantico, contribuiscano al suo sviluppo. Sono interessi vastissimi, sono capitali favolosi che vengono affidati all' infida instabilità della natura; è una lotta pacifica, continua, senza tregua impegnata dalla nostra bandiera contro la concorrenza di altre, di molte altre; e le falangi, che alimentano questa lotta, formano appunto lo stuolo multiforme che guida e manovra le nostre navi.

Che cosa si è fatto, dacchè l' Italia potè gridare al mondo di avere una marina propria, per questa moltitudine lavoratrice?

Un codice, che ha più di vent'anni, regola la nostra vita marinara, lasciandola in balia delle consuetudini e delle tradizioni più stridenti col carattere dei tempi mutati, documenta quello che si è fatto per migliorare le condizioni della gente di mare, per tutelarne gli interessi, per salvaguardarne i diritti, di questa gente di mare, di questa classe d' uomini che, per l'opera loro, per la loro speciale esistenza di sacrificio dovrebbe essere oggetto delle cure più amorose del legislatore.

Tutto, tutto quanto riguarda il personale giace nella più supina indifferenza.

La stessa protezione, largamente accordata dal Codice Inglese, vorremmo venisse concessa dalla nuova legge Italiana la quale dovrebbe dare all'Autorità marittima locale il potere di formulare, con tutte le maggiori cautele, dei regolamenti circa il salario, il vitto, il lavoro, a seconda delle condizioni peculiari a ciascuna marina ed alle condizioni economiche di ciascun armamento: scopo che non si potrebbe, evidentemente, raggiungere quando si volesse fare un regolamento generico, come fu fatto per la marina sovvenzionata. (1)

Come il Codice Inglese, vorremmo che la nuova legge fissasse norme precise alle Autorità marittime locali per garantire il trattamento prescritto e stabilisse che il pagamento dei salari debba aver luogo davanti l'Autorità marittima, e così

---

(1) Nino Ronco, *Op. cit.* Lavoro, Previdenza e Coltura rel. Domenico Amedei.

pure che il licenziamento debba avvenire davanti l'Autorità marittima, unico giudice delle relative controversie.

Anche pel Corpo degli Ufficiali è a sperarsi che il legislatore italiano voglia migliorare le condizioni economiche e giuridiche delle persone preposte al comando delle navi ed alla direzione delle macchine, istituendo gradi e categorie più rispondenti alla marina moderna e dando provvedimenti capaci ad assicurare l' indennità contro gli infortuni e la condizione di riposo.

In quanto alla questione della *Cassa Invalidi* se la legge, testè promulgata, ha provveduto alla fusione delle sei Casse Invalidi, prima esistenti, non ha risoluto in merito all'entità degli assegni. (1)

In Francia lo Stato dà alla *Cassa Invalidi* un contributo che non regge il confronto colla sovvenzione che lo Stato dà all' Istituto Italiano

Agli armatori devesi il merito di aver avuto il pietoso pensiero di diminuire i disagi contro cui lotta, perennemente, il marinaio sulle navi di pace, ad essi si deve l' istituzione di quella *Casa della gente di mare,* sorta in Genova qualche anno fa, col generoso concorso di quel Municipio.

Gli armatori hanno voluto offrire prova inoppugnabile che, fra coloro che vivono di profitti e coloro che vivono di salari sul mare, l'armonia è necessaria e deve essere assoluta giacchè l'interesse vero dei secondi non può non coincidere con l' interesse dei primi.

Una Marina Mercantile vuole ardentemente l' Italia : (2) ciò hanno inteso specialmente gli armatori, i quali debbono e vogliono perciò avere marinai ; non mercenari incatenati alla nave come gli antichi galeotti al remo, ma uomini valorosi pieni di energia morale, di audacia e di prudenza, di fiducia e di abnegazione, gelosi custodi del proprio diritto, ossequienti, fino al sacrificio, alla voce del dovere.

Ciò è necessario per la più grande Italia sul mare.

---

(1) Essi si aggirano sempre intorno ad una lira al giorno ai capitani e alla mezza lira ai marinai.

(2) On. PARATORE, *Discorso pronunziato per la solenne inaugurazione della Casa della gente di mare in Genova,* 1909.

La fortuna delle Repubbliche Italiane venne dal mare, e dal mare verrà la fortuna della terza Italia. (1)

Quanti per la marina nutrono affetto sincero, quanti ad essa hanno dedicato le loro migliori energie, rivolgano il pensiero e gli studi a quel popolo vagante e coraggioso, che lotta, perisce, si rinnova oscuro, senza una lagrima, senza una lode.

È un popolo buono e pacifico, rozzo e forte; è un popolo che sostiene patimenti che nessuno a terra potrebbe immaginare o sopportare, e, nella lontananza continua dalla vita civile, ricopre la sua anima grande della più sincera ingenuità. Per questo soffre e tace; nutrendosi di speranze vane, purtroppo finora, indugiandosi anche nelle lunghe meditazioni d'alto mare, a credere che qualcuno a terra lo ricordi e provveda.

Non continuiamo ad ingannarlo; discutiamo delle sue necessità anche quando non leva lamentose grida d'imprecazione: cerchiamo che queste non debbano più echeggiare.

È un sacro dovere degli Italiani quello di pensare seriamente al loro mare, ai loro fratelli che vivono sul mare e del mare, ai benefici che da esso verrà loro, non appena l'angelo della pace sarà sceso fra gli uomini; è un dovere che le leggi economiche del tornaconto, da una parte, della pietà

---

(1) Sarà opera altamente civile e patriottica quella di invogliare le giovani generazioni alle industrie del mare mostrando loro gli apprezzabilissimi vantaggi morali, fisici ed economici che da esse possono ritrarne.

E, sopratutto, poi non dimentichi il governo d'Italia che l'*Asilo Nazionale per gli Orfani dei Marinai Italiani,* che ha la sua sede nella patria di Dante, dovrebbe, con adeguate provvidenze, gradatamente, trasformarsi ed assumerne l'aspetto di un vero istituto professionale destinato alla formazione ed alla educazione di un corpo di provetti marinai, specialmente per costituire gli equipaggi delle Navi della Marina Mercantile di cui si sentirà urgente il bisogno, non appena le vie dei mari si riapriranno ai traffici ed ai commerci internazionali.

Sulle tolde delle navi apportatrici di forza e di ricchezza e tra la vegetazione lussureggiante dei nostri campi s'indirizzi, d'ora innanzi, l'attività dei nostri figli, fin oggi condannati ad infiacchire ed immiserire lo spirito ed il corpo in una grama vita di annebbiamento intellettuale, di logoramento fisico e di depressione morale, frutti che si raccolgono nei grandi centri urbani, veri focolai d'infezione per la promettente gioventù.

e della solidarietà umana dall'altra, impongono alla nuova Italia, oggi, che si schiude, innanzi a lei, la via luminosa di un grandioso avvenire.

Cap. XII.

L'economia marinara.

In pari tempo che all'economia agraria bisogna, in Italia, pensare a quella marinara; l'una deve richiamare a sè quel gran numero di braccia che da anni, da molti anni, silenziosamente, s'allontanava dalla patria per versare il proficuo e redditizio sudore italiano su terre straniere, procurando ai proprietarii di quelle frutti abbondanti e succulenti, l'altra, risvegliando, con provvide disposizioni, quell'elevato spirito di amore e di sacrificio che, una volta, animava la nostra gente di mare, ha l'imprescindibile dovere di studiare, pensare alle odierne infinite deficienze della vita marinara · le quali sono la cagione del decadere lento ed inevitabile della popolazione navigante.

La continua rarefazione del numero dei marinai e l'affievolirsi del sentimento marinaro, nelle nostre popolazioni marinare, sono indici di quel malessere che le tormenta, che le invita a scegliere altra via, a disertare le nostre spiagge, i nostri porti, le nostre navi.

Il danno, che da questa penuria di mano d'opera ne deriva alla nostra Marina Mercantile, con l'accrescere le tante difficoltà, che già devono superare gli armatori di velieri per renderli fruttiferi e col distruggere, anzi tempo, tante utili iniziative intorno a questo vitale ramo dell'attività commerciale, è rilevantissimo.

La Marina a vela - malgrado le pungenti critiche che le si muovano - è sempre la migliore palestra ove si formano e si addestrano gli uomini che poi dovranno equipaggiare i grandi piroscafi, tanto che non può quasi considerarsi marinaio chi non abbia, per lunghi anni, battuto gli oceani con l'ansia continua del vento e delle vele. (1)

---

(1) V. nostra monografia: *La grande Italia ecc. ecc.*, Prato, 1916.

Ora è appunto questa riluttanza della nostra gente di mare, di avventurarsi in quei lunghi e faticosi viaggi, che è motivo di preoccupazione per coloro che si interessano al nostro avvenire marinaro.

Il primo dubbio che sorge nella mente è se il vapore possa sostituirsi alla vela ovunque e per tutte le specie di traffico.

Intanto il veliero costa assai meno per la costruzione. (1) I prodotti di poco valore, rispetto al loro volume e peso, non sono trasportabili altro che con una spesa di trasporto minima.

Per certi prodotti, che si trasportano in grandi quantità, i velieri possono muovere una concorrenza efficace ai piroscafi, come per la lana dall'Australia, il riso dall' Indìa Orientale, il grano dalla California e i nitrati dalle coste occidentali dell'America del Sud.

Talvolta sono le condizioni speciali di un dato affare quelle che fanno preferire il trasporto più lento, ma meno caro per veliero; spesso anche per non ingombrare di molti vapori, contemporaneamente, i porti; spesso è opportuno servirsi promiscuamente della vela e del vapore.

La vela è preferibile al vapore nel piccolo cabotaggio perchè la nave deve spesso fermarsi in luoghi mancanti di porti o di bacini atti a ricevere i piroscafi; (2) come lo è pure nella industria della pesca. (3)

---

(1) Prof. CAMILLO SUPINO, *Op. cit.*

(2) P. es. i trabaccoli dell'Adriatico che fanno il commercio fra i diversi scali dell' Istria, della Dalmazia ecc. insomma dove il traffico è poco intenso.

(3) Per quanto in Italia manchi ancora una coscienza pubblica per l' industria peschereccia marittima, tuttavia dei provvedimenti legislativi sono di già stati adottati a suo favore.

Nel Convegno dei pescatori dell'Adriatico, tenutosi or non è molto in Venezia, l'on. Luzzatti dichiarò che, nel giugno 1904, si presentarono alla Camera i provvedimenti in favore della pesca e dei pescatori, in breve tempo divenuti legge dello Stato, i quali miravano a creare la grande industria della pesca condotta da società cooperative e da sindacati di esse con sussidi dello Stato relativamente forti. Accennò all'opportunità di creare una banca della cooperazione e del lavoro, sul tipo di quelle fiorenti in Prussia, in altri Stati della Germania, in Ungheria ed altrove.

Nell'ordine delle riforme sociali, attese dal popolo italiano, questa è la prima e la più urgente da porre innanzi al Parlamento. Lo Stato, colle grandi Banche di emissione, ha, come era dover suo, procurato il credito

Su quest' ultima, (1) che dovrà in avvenire rappresentare per il nostro Paese - se sapientemente organizzata - una sorgente di sollievo e di benessere, specialmente per le classi meno agiate, desideriamo brevemente intrattenerci valendoci della speciale competenza che hanno, in siffatta materia, i due valenti scrittori di cose marinare, il prof. Levi Morenos e A. V. Vecchi, il simpatico e geniale Jack La Bolina.

Un prodotto di circa cinque milioni di lire di valore, avviato quasi tutto a porti stranieri, ha urtato contro due ostacoli.

Dal lato dell'Austria parve gran ventura ottenere, col trattato di commercio e navigazione del 6 dicembre 1891 e poi con l'atto del 1904, che il divieto di pesca fosse limitato alla distanza di un miglio marittimo dalla costa, esclusi però il corallo e le spugne.

Dal lato della Francia la pesca fu proibita ai battelli stranieri, con la legge del 1° marzo 1888; in Tunisia, non potendosi emanare un divieto così assoluto, per la diversità del regime politico, si andava sostituendo al capitale italiano il capitale francese, e si tendeva anche a raggiungere lo scopo col costringere i pescatori italiani a rinunziare alla loro per assumere la cittadinanza francese.

Debellata l'Austria e venuti padroni dell'altra sponda, le acque adriatiche saranno in pieno nostro possesso; colla Fran-

---

ai potenti, ai forti, agli agiati; ei deve, sull'esempio degli altri Paesi, favorire anche il credito agli umili, integrando per tal guisa la sua funzione sociale e facendo splendere ugualmente il sole del credito sulla testa dei ricchi e dei poveri.

(1) *Sulle condizioni della Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1913. Relazione del Dir. Gen. della Marina Mercantile.*

La pesca del pesce, dei molluschi e dei crostacei diede nel 1913 un prodotto di lire 19 939 421 inferiore di lire 1 810 441 a quello del 1912.

La diminuzione è stata, sopratutto, notevole nel Mar della Sardegna e dell'Adriatico; fu sensibile nel Mar della Sicilia; nel Tirreno e nell' Ionio si ebbero in quest'anno dei lievi aumenti.

Anche nel 1913 è continuato notevole il regresso nella pesca del pesce e dei molluschi; e quella dei crostacei, che nel 1912 era aumentata, ha segnato una nuova rilevante depressione.

Anno	*Molluschi*	*Crostacei*	*Pesce*	*Totale Lire*
1912	760 590	744 060	20 245 212	21 749 862
1913	732 410	439 875	18 767 136	19 939 421

cia ci intenderemo da buoni amici, e siamo fiduciosi che la proposta fatta al *Comitato Italia-Francia* dal prof. David Levi Morenos, di promuovere una convenzione fra le due Nazioni che renda possibile ai lavoratori italiani, emigranti sul litorale africano francese, di esercitare l' industria della pesca, con capitali francesi o italiani o consociati, senza bisogno di perdere la propria nazionalità, sarà accettata.

Il chiarissimo scrittore propone pure che le Presidenze dei due Comitati *Italia-Francia* e *France-Italie* promuovano e costituiscano un comitato d'azione franco-italiano per la collaborazione delle due Nazioni, sia nel Mediterraneo, che in altri mari, nell'industria stessa. Questa, nel mediterraneo, è povera, per difetto specialmente di un'organizzazione economico-scientifica, nè una organizzazione efficace può aversi facendo a fidanza, esclusivamente, sulle modestissime forze dei pescatori. Solo potenti compagnie industriali alle quali dovrebbero partecipare i lavoratori, riuniti in cooperative e consorzi, potrebbero provvedere alla rapidità dei trasporti, ai mezzi più progrediti di conservazione e di lavorazione, al razionale commercio dei prodotti della pesca.

Anzichè ostacolare l'esercizio della pesca, da parte di poveri pescatori italiani, nelle acque della Tunisia e dell'Algeria - dice il Levi Morenos - la Francia dovrebbe stimolare il capitale ed i tecnici francesi ad unirsi al capitale ed ai tecnici italiani per utilizzare il lavoro italiano per la più larga, rimunerativa utilizzazione delle zone pescose marittime.

Sul versante Adriatico, poi, la guerra ha posto la Marina peschereccia nell' impossibilità di compiere un qualsiasi lavoro per un tassativo divieto dello Stato.

Le condizioni perciò dei pescatori Adriatici sono delle più dolorose.

Il Sindacato peschereccio Adriatico - per mezzo del suo benemerito Presidente, il prof. Levi Morenos -, in un memoriale avanzato al governo, ha lucidamente dichiarato che il danno subito dai pescatori, per la proibizione della pesca, non consiste solo nel vietato guadagno, con l'esercizio del loro lavoro, ma nel deperimento cui va soggetto il materiale peschereccio per la forzata inerzia cui è condannato e nelle gravissime spese che sono necessarie per scongiurarne il totale sfacelo.

Tuttavia i mezzi occorrenti, per mantenere questo materiale in condizioni di efficienza, onde far fronte al fecondo lavoro di un prossimo domani, superano la potenzialità delle risorse dei pescatori.

Il Sindacato chiese al Governo la concessione di sussidi corrispondenti al 10 % del valore degli scafi e degli attrezzi da destinarsi alle spese di conservazione e manutenzione delle flottiglie da pesca, sotto la sorveglianza di un'apposita Commissione per ciascun porto peschereccio.

I sussidi non vennero concessi e, con un Decreto Luogotenenziale, di recente data, furono autorizzati i Comuni del litorale Adriatico ad erogare i prestiti di favore consentiti dal D. L. 27 giugno 1915 n. 98, anche in mutui estinguibili in un ventennio ai proprietari di navi a vela e di galleggianti pescherecci di ogni specie.

A noi sembra fosse assai più logica ed equa la proposta avanzata dal Sindacato peschereccio, a mezzo del suo benamato Presidente.

In ogni parte del mondo incivilito - scrive il Vecchi - il mare è ritenuto enorme riserva di materia alimentare.

L'agricoltura sta conquistando la terra e la sua vittoria è prossima; tra breve l'umanità inizierà, con l'agricoltura litoranea, la grande conquista dei mari. (1)

« Noi abbiamo piena fiducia - in tal senso si esprime Raffaello Del Rosso - (2) che i nostri scienziati saprebbero, non solo emulare, ma eziandio superare, per i nostri pesci, quanto gli Americani, i Norvegesi e gli Scozzesi hanno fatto per quelli dei loro mari. Dopo che lo Stato avrà fornito ai nostri scienziati i mezzi di esperimento, indispensabili a risolvere il problema che ci intrattiene, vedremo che cosa l'avvenire ci riserba.

« È stato per questa gente del Nord, alla quale Galileo non fu padre, ma che pur pensa che una osservazione ed una

(1) Così il prof. David Levi Morenos.

(2) Raffaello Del Rosso, *Pesche e peschiere antiche e moderne nell'Etruria Marittima*. Firenze, 1905.

esperienza valgono spesso più di cento ragionamenti, che nei fiumi, nei laghi e nei larghissimi mari degli Stati Uniti, del Canadà e di Terranova annualmente si immettono *mille e cinquecento milioni di pesci artificialmente moltiplicati* e quasi tutti, o assolutamente marini, o anodromi come l'alosa e il salmone.

« Ben 37 stazioni di propagazione e distribuzione di pesci commestibili seminano, annualmente, nei soli Stati Uniti 1 500 milioni di piccoli pesci, pochi giorni dopo che sono esclusi dalle loro uova, e i preziosi rapporti della Commissione delle Pesche ci avvertono che 30 specie di pesci e una di crostacei si sono giunte a propagare, artificialmente, ossia a *fabbricare* nelle *piscifatture* che la Commissione ha impiantate in quasi tutti i principali Stati della grande Federazione.

« Per il trasporto dei pesci fabbricati, la *Fish Commission* dispone di quattro splendidi ed enormi vagoni, specialmente forniti di bacini, di pompe e di apparati aereizzatori, mossi dalle assi dei vagoni stessi.

« Due vapori, l'*Albatros* e il *Fish Hawk*, e uno shooner, il *Grampus*, sono stati destinati al servizio speciale della ittiogenia marina. L'*Albatros* è, continuamente, occupato nello studio delle profondità pelagiche, nei dragaggi, nelle esplorazioni dei fondali, nell' investigazione insomma della vita del mare. *Il Fish Hawk* è un incubatorio galleggiante ed è inoltre, contemporaneamente, occupato nella raccolta delle uova e nel distribuire il novellame. Il *Grampus* è specializzato a raccogliere enormi quantità di uova di *cod*, ossia di merluzzo.

« ..... è ormai stabilito - soggiunge il Del Rosso - che, dopo la produzione delle piscifatture marine, si pescò di più; e là, dove nulla si pescava, si trovarono numerose torme di merluzzi e di alose, che i periti di pesca, sia a Terranova, che agli Stati Uniti ed in Norvegia, tutti riconobbero conseguenti alle semine eseguite. Ma una prova palmare dobbiamo citare e cioè il fatto che *l'alosa sapidissima*, detta in America *shad*, mentre non esisteva nel Pacifico, vi fu importata dall'Atlantico, facendo traversare a quei piccoli pesci tutto il continente Americano nei vagoni della *Fish Commission*. Nel 1880 si cominciarono a pescare le alose nel Pacifico e, da quattro

milioni di chilogrammi, si salì a 5 172 000, nel secondo anno, e, nel terzo, a 7 660 000, per un valore di oltre tre milioni e mezzo di franchi da dividere tra i pescatori. Così fu creata una pesca nuova e grandiosa e per una estensione di duemila miglia di costa, ossia dalla Golden Gate di San Francisco in California a Vancouver nella Colombia Britannica, si creò un nuovo campo di lavoro e una nuova rendita alla Nazione.

Il Vecchi rileva poi, giustamente, come e quanto sarebbe utile in Italia la coesistenza dei Comizi Agrari, che tanto giovamento hanno recato ai campi, e dei Comizi Marini che tanto ne recherebbero alla coltivazione delle nostre acque litoranee.

E dopo aver accennato, a base di preziosi dati statistici, alla coltivazione, nelle nostre acque marine, delle ostriche, dei mitili e dei tonni, alla cui industria converrebbe dare grande incremento, termina accennando alle concie che i pesci sopportano e per le quali occorrono sensibili riforme affinchè esse possono reggere il confronto e la concorrenza con i prodotti stranieri

Cessata la guerra, i mercati di consumo risentiranno, inevitabilmente, il contraccolpo che verrà loro dai mercati di produzione, nè questi potranno, sollecitamente, alleviare gli inasprimenti, nelle tariffe e nei listini, a cagione della diminuita quantità di prodotto.

Il mercato delle carni sarà uno di quelli destinati a provare più duramente codesta ripercussione.

E siccome le classi meno agiate dovrebbero, con maggiore sacrificio, fronteggiare la nuova difficile condizione di cose, così sarebbe salutare provvidenza di accorgimento economico-politico, per parte del governo, il dare disposizioni affinchè fosse intensificata la industria peschereccia in modo da fare affluire sui mercati, in quantità maggiore, un alimento sano e nutritivo ed, in pari tempo, meno costoso.

Bisognerà cercare nuovi campi di pesca e questi si potrebbero trovare, tanto sulle coste dell'Africa Occidentale, che dell' Eritrea, come pure nello stesso Mediterraneo spingendosi in alto mare per pescare a grandi profondità.

Per ciò fare occorre che il materiale subisca una radicale trasformazione, come è avvenuto all'estero, servendosi di bat-

telli a vapore o per lo meno forniti di motore ausiliario e provvisti d'impianti frigoriferi.

È necessario che le istituzioni quali, ad esempio, la Lega navale Italiana, che si interessano dello sviluppo delle nostre industrie marinare, concorrano, efficacemente, ad occuparsi del problema della pesca che ha enorme importanza nell'economia nazionale.

CONCLUSIONE.

Uno degli uomini più studiosi dei problemi marittimi e più preparati e competenti per risolverli, se ancora in vita, avrebbe potuto dare a quello della Marina Mercantile l'ausilio prezioso della sua intelligente e lunga esperienza e del suo immenso affetto per la grandezza dell' Italia Marinara.

Giovanni Bettolo, *l'ammiraglio*, come lo si chiamava comunemente dagli equipaggi delle nostre navi, ammoniva, poco prima che la morte lo rapisse, che tutte le deficienze messe in luce dall'attuale guerra, nell'organizzazione della nostra Marina Mercantile, (deficienze il cui contraccolpo economico si è abbattuto pesantemente sui consumi popolari) dovevano essere corrette ispirandosi alla tesi che l' Italia, approfittando appunto della *scottante attualità*, alla quale è assunto il nostro problema marittimo in forza della *crisi dei noli*, deve, e senza indugio, preparare le provvidenze alla *ripresa della vita economica*, che seguirà allo stato di guerra, non con una nuova Marina Mercantile - miracolo impossibile - ma *con idee nuove* circa la soluzione da dare al suo problema marittimo, e, sopratutto, con la ferma decisione che tali idee sieno attuate con ogni sforzo.

La base per una organizzazione razionale della nostra Marina Mercantile dovrebbe essere costituita da quattro nuclei principali di navi: una flotta di *cargo-boats* di dimensioni piuttosto grandi (da 10000 e da 15000 tonnellate di portata) destinati ad assicurare i rifornimenti di Stato (carbone per le Ferrovie, grano ecc. ecc.); una flotta di *tramps* e cioè di cargo-boats di dimensioni varie, ma, ad ogni modo, redditizie la

quale dovrebbe costituire la vera e propria *Marina libera* e servire ai rifornimenti dell' industria, del commercio, dei consumi popolari ecc. ; una flotta di *rapidissimi* transatlantici destinati ai servizi dei passeggeri e degli emigranti ; una flotta di *navi sovvenzionate* da servire per le linee postali e politiche.

Dove l' intervento dello Stato dovrebbe riuscire veramente provvido sarebbe appunto per ciò che riguarda il secondo nucleo di navi, quelle che dovrebbero costituire la nostra *marina libera* destinata a correre i mercati del mondo disputando i noli alla marina estera, e tenendo alto, in tutti i mari, l'onore e la tradizione della nostra stirpe marinara. Oggi il *settantotto per cento* del traffico marittimo è servito dalla bandiera estera ; occorrerebbe proporsi, come *programma minimo*, che il *cinquanta per cento* di tutto il traffico destinato ad alimentare le nostre industrie ed a soddisfare ai nostri consumi popolari, e cioè circa sei milioni di tonnellate annue, fosse assicurato alla nostra bandiera.

Occorrerebbe quindi provvedere ad un trasporto annuo di tre milioni di tonnellate, cioè a costituire una flotta di *tramps* per un complesso di cinquecento mila tonnellate di portata circa. E per costituire questa flotta sarebbe necessario che gli industriali ed i commercianti si riunissero in *Consorzi*, si facessero cioè *armatori*.

Per dare un aiuto, o meglio una spinta, a queste iniziative d' industriali e di commercianti, lo Stato dovrebbe, imitando in questo la Francia, garantire a tali iniziative, ad un tasso di interesse moderato, i crediti necessari, con ogni dovuta tutela e garanzia, in modo di assicurare al Paese il rifornimento marittimo.

Le navi destinate ai servizi dei passeggeri dovrebbero rispondere, sopratutto, ad un requisito della più ampia importanza nazionale : *la velocità* che permetterebbe di fare, in tempo di guerra, degli ottimi *incrociatori ausiliari* destinati ad integrare ottimamente l' efficienza della Marina Militare.

Le linee sovvenzionate dovrebbero essere solo quelle *postali e politiche*, in modo da ridurre, ad un minimo, l'onere del tutto passivo delle sovvenzioni e da consentire che l'opera d'aiuto e di protezione dello Stato fosse tutta concentrata sulla

nostra *Marina Mercantile Libera* la sola che è destinata ad essere l'esponente della nostra *espansione economica.*

Concludendo, ed ispirandoci alle direttive dei liberi armatori italiani, dei quali ammirammo, in ogni tempo, i patriottici sentimenti, gli audaci propositi, la volontà indomita di far trionfare, sempre e dovunque, il nome italiano, sosteniamo che, in linea di principio, il contegno dello Stato, nei riguardi della Marina Mercantile, dovrebbe ispirarsi alla formola; *fare non molto ma bene.*

La proprietà della nave dovrebbe essere suddivisa in modo da renderne l'acquisto accessibile anche alle piccole borse, ed una riforma del Codice urgentemente si impone per dare più sicura garanzia al capitale, impiegato nella proprietà navale, e per abolire il cambio marittimo che non risponde più, sotto nessun aspetto, ai fini per cui fu istituito.

Per quanto sia superfluo l' insistere - perchè ormai è un concetto penetrato nella coscienza dei più - invitiamo gli uomini di governo a fondare, senza indugio, un Istituto di Credito Navale per dare il necessario impulso alle costruzioni ed agli acquisti, destinando, all' uopo, un capitale dai 200 ai 300 milioni computando gli interessi e gli ammortizzi che verrebbero annualmente riscossi.

Malgrado le recenti disposizioni Ministeriali colle quali si è cercato di alleggerire il regime fiscale che, in Italia, grava sull' industria navale, assai più che negli altri Paesi, tuttavia altri provvedimenti, in quest'ordine di idee, sono attesi perchè assolutamente necessari.

E tanto più necessari perchè i detti provvedimenti sono oggi tardivi.

Affinchè nuovi piroscafi si costruiscano, è necessario che i vantaggi e i compensi, promessi dai provvedimenti adottati dal Governo, vadano a beneficio di coloro che, coi piroscafi, eserciteranno la industria dei trasporti marittimi e non dei costruttori.

È evidente che i provvedimenti tendano ad ottenere una diminuzione nel *costo dei piroscafi* per coloro che li faranno navigare; in altri termini si è voluta incoraggiare l' industria dei trasporti marittimi non l' industria delle costruzioni. Se il prezzo di un piroscafo resterà uguale, anche dopo i provve-

dimenti, si continuerà, come ora, a non fare costruire navi ed i provvedimenti avranno fallito al loro scopo.

Il Governo deve dunque intervenire a far sì che *l' industria dell'armamento,* che ne ha tanto bisogno, tragga profitto dalle agevolazioni concesse e faccia costruire.

Ciò che occorre è la necessità che molte navi si costruiscano e si facciano navigare.

Se poi qualche costruttore - come non sembra improbabile - farà navigare, per proprio conto, i piroscafi da lui costruiti, se cioè i costruttori costruiranno navi per armarle e non per venderle, tanto meglio: il problema sarà risolto.

Il *cabotaggio* poi dovrebbe essere riservato alla bandiera nazionale, sia per la grandissima estensione delle nostre coste, sia perchè la clausola di reciprocità pel cabotaggio, inserita in molti trattati di commercio, in pratica non ha alcun valore.

E, mentre si plaude all'iniziativa avuta di istituire un Dicastero che, occupandosi dei trasporti in generale, abbia, direttamente, a cuore le sorti della Marina Mercantile, si fa voti che, a seguito di riduzioni speciali da concedersi dalle Ferrovie dello Stato, per il trasporto nell' interno e pel transito alle merci in arrivo e in partenza su piroscafi nazionali, si possa addivenire ad una maggiore intensificazione dei trasporti marittimi.

Nei riguardi poi del personale di bordo, lo Stato deve avere il diritto di sanzionare i contratti di arruolamento, affinchè tutti gli Armatori usino ai loro salariati un trattamento equo, umano e conforme alle esigenze dei tempi moderni, ma deve, altresì, circondare di tutela e di garanzia gli Armatori stessi contro gli attentati all'autorità del comando di bordo, poichè è assolutamente indispensabile alla navigazione che la disciplina sia rispettata tanto quanto lo è nell'armata e nell'esercito.

SOMMARIO

Prefazione . . . . . pag. 7

CAP. I. – *La politica marinara italiana* . . . . . » 11

Politica agraria e politica marinara – Il mare d'Italia – Marina da guerra e marina mercantile – La bandiera estera – Unificazione dei servizi marittimi e Ministero dei trasporti – La flotta mercantile italiana ed il capitale italiano – Marina libera – La nostra emigrazione – Legislazione protettrice – La politica portuaria – Servizio sulla pesca – L'imperialismo economico tedesco – Principali Compagnie di Navigazione italiane – Le nostre navi mercantili – Nuove costruzioni – Marine neutre ed alleate – Il nazionalismo.

CAP. II. – *Le industrie navali* . . . . . pag. 19

L'Industria della navigazione e quella delle costruzioni – Marina a vapore e marina a vela – La Marina Italiana nel 1870 – Leggi del 1885, 1896 e 1901 – Cavour e le risorse navali del Paese – Dalle navi in legno a quelle in acciaio – Onor. Pareto – Costruttori nazionali e cantieri esteri – Premi e mancanza di capitali – Provvedimenti legislativi – Cantieri, Compagnie e Siderurgia – L'industria del mare – Deficienza di mano d'opera e deficienza di materiali – L'acciaieria e la foresta, il cantiere e la sorgente di forza motrice – Navi in legno ed in ferro – Navi in acciaio – Velocità dei vapori – I Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente e la Navigazione Generale Italiana – Lo sviamento delle maestranze – Costruzioni in regime di garanzia statale – Gli acquisti dall'Estero – Il trapasso di bandiera – Conseguenze dell'abbandono del naviglio mercantile – Rapporti fra Stato ed Armatori.

CAP. III. – *Gli Armatori liberi* . . . . . pag. 35

Le bandiere estere – Necessità di capitali – La marina libera ed un regime di massima libertà – *Fare non molto ma bene* – L'industria dei noli ed il tonnellaggio – Trattati preventivi a lunga scadenza – Giuoco di Borsa e traffico sul mare – Commissione del traffico marittimo – Camera di Commercio di Genova – Il concorso di competenza, il sistema del compenso in base alla tonnellata – miglio e il *time-charter* – Convenzione fra Stato e Armatore – La classe degli armatori e la gestione globale del naviglio – I noli Cardiff – Camillo Supino – Francesco Lanza – Il carbon fossile – Federazione dei liberi armatori italiani – I vapori da carico – Il trasporto del grano e del carbone e loro costo – Le requisizioni governative – Gli armatori inglesi – La Svezia, la Norvegia, la Danimarca e l'Olanda – La flotta mercantile tedesca – Il monopolio di Stato delle Marine Mercantili alleate – Il commercio marittimo.

CAP. IV. – *Navigazione interna* . . . . . pag. 49

Problema ferroviario e navigazione interna – Lotta per la concorrenza – Italia e Francia – La legge del 1910 e la sua applicazione – Traffico ferroviario congestionato – Merci povere – Navigazione interna e porti marittimi – Venezia, Ravenna, Livorno – Lo sviluppo della Germania e la navigazione interna – Gli Stati Uniti d'America – La Commissione per la navigazione interna nel Regno – La sistemazione dei bacini montani – Il genio italiano – Superiorità intellettuale italiana – L'amministrazione ferroviaria dello Stato e le linee di navigazione colle

isole - Legge 5 aprile 1908 - Un errore di preventivo e l'elevatezza delle tariffe ferroviarie - Canali in Germania, Inghilterra e Francia - Le vie navigabili attuali e dell'avvenire - La linea d'acqua da Marsiglia al Rodano - Corsi d'acqua naturali e canali artificiali - La navigazione interna e le deficienze del servizio ferroviario.

CAP. V. - *Porti e scali* . . . . . pag. 59

Fonti storiche — Camillo Manfroni ed una monografia storica dei porti italiani - La navigazione a vapore ed i porti marittimi - Utilizzazione e disponibilità delle calate dei porti di Genova, Savona, Spezia, Livorno e Napoli - Attrezzatura portuaria - I porti di Anversa, Marsiglia, Rotterdam, Amburgo e Londra - La Germania e le ingenti spese per i suoi scali marittimi - La specializzazione dei porti - Il porto di Livorno - Il porto marittimo di Roma e Paolo Orlando - I porti di Brindisi e Bari - Il porto di Cagliari - Difficoltà di sbarco - Marsiglia e Genova - I piccoli porti - La relazione Arlotta - L'autonomia consorziale del porto di Genova - Ugo Ancona - Gino Arias - Decadenza dei nostri porti e concorrenza delle marine straniere - Coen Cagli - Luigi Luiggi - Il Ministro Genala ed il porto di Genova - Movimento delle merci e movimento dei passeggeri - Marsiglia ed il servizio viaggiatori - La Genova dell'avvenire - Napoli e Palermo - Un porto senza ferrovie è un cuore senza arterie.

CAP. VI. - *Comunicazioni terrestri e marittime* . . . . pag. 79

I mezzi di trasporto e le deficienze dell'organizzazione - Il Ministero delle comunicazioni e il criterio industriale nella politica dei trasporti - Lo Stato cattivo amministratore - sproporzione fra la navigazione e la ferrovia - I carri ferroviari e gli scali marittimi - I camions ed i rimorchiatori - Vapori e velieri in arrivo nei porti e scarico delle mercanzie - Il commercio di esportazione dai porti italiani - L'elevatezza delle tariffe ferroviarie e le merci dirette in Isvizzera e nell'Europa Centrale - L'estensione della zona di competenza dei porti italiani - l'Italia marittima del 1877 e quella d'oggi nell'estremo Oriente - Linee per il Nord America e per il Sud America - Linee per l'Africa e per l'Australia - Linee per la Cina e per il Giappone - Linee per l'India - Linee per la costa del Pacifico - La forza dello Stato italiano a presidio degli interessi nazionali - Cristoforo Colombo e la sua fede.

CAP. VII. - *Le Marine Mercantili Europee ed extra-Europee* . pag. 89

La bilancia internazionale e le Nazioni marittime - L'Inghilterra e la sua potenza navale - Marina militare e marina mercantile, loro rapporto - La Marina mercantile germanica - L'interessamento del governo tedesco - La Marina commerciale tedesca nel Mediterraneo - Giacomo Zanella ed il Canale di Suez - Fiume, Trieste e Venezia - La flotta a vapore greca - La Marina mercantile Giapponese, Russa, Belga, Olandese Americana, Canadese, Spagnuola.

CAP. VIII. - *La legislazione marittima* . . . . . pag. 99

Leggi marittime deficienti e antiquate - Il nuovo Codice Marittimo - Norme di diritto pubblico interno - Norme di diritto pubblico internazionale - Norme di diritto commerciale - Norme di diritto industriale - Norme disciplinari e penali - L'art. terzo del Codice della Marina Mercantile - L'unificazione del diritto marittimo internazionale - Consolati di Marina, Vice Consolati e Agenzie Consolari Marittime - Carlo Bruno - Il diritto marittimo inglese - Il diritto anseatico - L'ordinanza di Trani - Lo Statuto di Genova - Il Consolato del mare - Lo Statuto di Firenze sulle assicurazioni - Le disarmonie legislative - Il Pardessus - L'istituto dell'Assicurazione - Giuristi, assicuratori e armatori - I rischi della navigazione - Venezia ed il movimento giuridico - Nazionalità diverse ed unica legge regolatrice - V. E. Orlando - La solidarietà internazionale - Il diritto marittimo e le consuetudini - La polizza di assicurazione - L'ideale di una codificazione del diritto internazionale marittimo.

CAP. IX. - *L'insegnamento nautico* . . . . . pag. 110

L'istruzione nautica e navale - Capitani marittimi, macchinisti e costruzioni navali - Insegnamento nautico complementare e superiore - L'insegnamento nautico in Francia - Il Professore Porro ed un'Università Marinara a Genova - L'Università Marinara di Livorno - Il personale delle marine da guerra - L'ammiragliato inglese e i *trinig ships* - Gli ufficiali di coperta e di macchina - I secondi di bordo - Il nuovo Ministero della Marina Mercantile e l'istruzione nautica - Le borse di pratica commerciale all'estero e lo studio del greco e del latino - La scuola classica in Italia - La politica della scuola ed il suo nuovo orientamento -

L'ammiraglio inglese Sir Cyprian Bridge – Paolo Boselli – Il Touchard e la scuola navale in Germania – Il reale collegio navale di Osborne in Inghilterra – Gli ufficiali di Marina negl Stati Uniti – L'istituto nautico Catanese – Il corso di perfezionamento alla Scuola Sup. Navale di Genova.

CAP. X. – *Il credito navale e le Sovvenzioni marittime* . . pag. 120

Il credito navale ed il pegno – Il credito fondiario ed i provvedimenti a suo favore – Le grandi organizzazioni marittime ed i minori armatori – Un bene mobile e l'istituto dell'ipoteca – Il progetto di legge Leonardi Cattolica del 1o dicembre 1910 – Il Senatore Gerolamo Boccardo ed i premi per la marina mercantile – Il Senatore Maggiorino Ferraris – L'onere delle sovvenzioni marittime – La relazione ufficiale sui servizi marittimi – Federico Di Palma – Lo sperpero e l'assurdo – La politica marinara mercantile e la troppa dedizione allo straniero – Le sovvenzioni marittime e l'industria d'armamento – Il trasporto dei carboni dai porti inglesi – Le sovvenzioni in Inghilterra, in Germania, in Francia, in Austria-Ungheria, nel Giappone, negli Stati Uniti, in Olanda, in Danimarca, in Russia, in Ispagna, nel Portogallo, in Grecia – Sovvenzioni dirette o compensi? – Sistema Bettolo – Sistema adottato dalla Spagna – La riorganizzazione della nostra Marina Mercantile.

CAP. XI. – *La gente di mare* . . . . . pag. 132

Le cause di malcontento ed i necessari provvedimenti – L'industria della navigazione e le iniziative individuali – Un Codice antiquato – Il Codice inglese e la gente di mare – La nuova legge italiana – Il corpo degli Ufficiali e le loro condizioni economiche – La Cassa invalidi – Gli armatori e la *Casa della gente di mare* – Onorevole Paratore – Il dovere degli Italiani.

CAP. XII. – *L'economia marinara.* . . . . . pag. 137

L'economia agraria e quella marinara – Il sentimento marinaro ed il diminuito numero dei marinai – La marina a vela – Navigazione a vapore o a vela? – La vela e il piccolo cabottaggio – L'industria della pesca – Luigi Luzzatti e il convegno dei pescatori dell'Adriatico – David Levi-Morenos e A. V. Vecchi – Il Comitato Italia-Francia e quello France-Italie – Grandi compagnie industriali – I pescatori Adriatici ed il Sindacato peschereccio – Raffaello Del Rosso – I pesci dei nostri mari e quelli dei mari di America, di Norvegia e della Scozia – I laghi ed i mari degli Stati Uniti, del Canadà e di Terranova – La *Fish Commission* – Le piscifatture marine – La pesca nel Pacifico e nell'Atlantico – Comizi agrari e Comizi marini – Mercati di consumo e mercati di produzione – Nuovi campi di pesca – La Lega Navale Italiana.

Conclusione . . . . . pag. 144

CASA TIPOGRAFICO-EDITRICE Cav. Uff. GIOV. COLITTI E FIGLIO
CAMPOBASSO

COLLANA COLITTI
DI CONFERENZE E DISCORSI

Volumetti stampati su carta a mano con copertina a due colori

1. **FRANCESCO D' OVIDIO** - L'avversione di Ruggiero Bonghi alla Triplice Alleanza. (Con 5 appendici : 1. L'articolo incriminato. — 2. Due articoli famosi. — 3. Non potevamo evitare la guerra con l'Austria. — 4. Il Fambri e ancora il Bonghi. — 5. La Stella d' Italia) . . . . . L. 1,50
2. **SALVATORE BARZILAI** - La nostra guerra . . . . L. 0,25
3. **VITTORIO EMANUELE ORLANDO** - La Guerra giusta e necessaria . . . . . L. 0,30
4. **FRANCESCO LO PARCO** - Le Alpi nostre nella poesia di Giosuè Carducci . . . . . L. 0,80
5. **MICHELE SCHERILLO** - Dante simbolo della Patria. - Cavour e la Marina Italiana. Discorsi ed altre bricciche . . L. 1,20
6. **EDUARDO CIMBALI** - La festa della pace e il nuovo diritto internazionale nel secondo anno della conflagrazione. (Con 3 appendici : 1. Vecchio e nuovo diritto internazionale nella presente conflagrazione. — 2. Programma di pensiero e di azione per la Società Universale dei diritti d' indipendenza. — 3. Regolamento per la Società stessa) . . . . . L. 0,80
7. **GIUSEPPE CIMBALI** - Gli insegnamenti della guerra per la fede nella Democrazia internazionale . . . . . L. 0,80
8. **BRUTO AMANTE** - I napoletani nel 1815. La prima guerra per l' unità d' Italia . . . . . L. 1,—
9. **GIORGIO DEL VECCHIO** - Le ragioni morali della nostra guerra. (2ª ediz.) . . . . . L. 0,80
10. **EDUARDO CIMBALI** - Martire e santa Polonia! (Con in appendice : L'indipendenza del Belgio e della Polonia innanzi al futuro Congresso della Pace) . . . . . L. 0,50
11. **GIUSEPPE SANARELLI** - La cultura germanica e la guerra per l'egemonia mondiale . . . . . L. 1,20

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 061934193

12. **BRUTO AMANTE** - Per l'assetto federativo delle nazioni latine. Arminio e Germanico. Pangermanesimo e Panlatinismo L. 1,20

13. **GIOVANNI JANNONE** - I. Per la lingua d'Italia e per la «Dante». - II. Gabriele Pepe nei suoi diari militari inediti (1807-1815). Conferenze fiorentine . . . . . L. 1,—

14. **FEDERICO CICCAGLIONE** - Donato Antonio d'Asti e la coscienza storica italiana . . . . . L. 1,—

15. **STANISLAO DE CHIARA** - Giosuè Carducci e l'anima moderna . . . . . L. 0,80

16. **EDUARDO CIMBALI** - Trionfi e compiti del nuovo diritto internazionale nella presente conflagrazione (Con 4 appendici: 1. Bancarotta del Diritto internazionale o del millenario indirizzo che lo domina? — 2. Il compito degli internazionalisti nel presente momento storico internazionale. — 3. La nuova êra internazionale dei diritti d'indipendenza. — 4. Una profetica lettera di Giacomo Novicow . . . . . L. 0,80

17. **SALVATORE SCOCA** - Razza e Filosofia nella guerra germanica . . . . . L. 0,80

18. **GIROLAMO VITELLI** - Per gli studi classici e per l'Italia: I. Il Liceo moderno, i classicisti e . . . la guerra. — Risposta ad Angelo Orvieto, Ignotus e Nicola Festa. — II. La guerra e gl'italiani. — III. La guerra e la scuola classica. — IV. In morte di un valoroso. — V. Non è mai superfluo ricordare il nostro dovere. — VI. Italiani e Tedeschi . . . . . L. 1,50

19. **IGNAZIO TAMBARO** - Il problema universitario . . L. 0,80

20. **ALFREDO PIERALLI** - La Scuola e l'ora presente della patria . . . . . L. 0,50

21. **GIUSEPPE CIMBALI** - Guerra e Democrazia. (Con 3 appendici: 1. O Diritto o Forza (a Renato La Valle); 2. Il Pontefice può essere rappresentato al Congresso della pace?; 3. Internazionalismo, socialismo e logica del diritto (all'on. Treves) . L. 1,—

22. **DOMENICO SANTORO** - Gl' inni del Risorgimento italiano. Con 12 pagine contenenti la musica dei migliori inni patriottici L. 2,—

In preparazione:

MICHELE PIETRAVALLE - Sulla politica dell'Annona di guerra in Italia.

GAETANO BALELLI - Il popolo russo negli ultimi due secoli e l'influenza tedesca.

LIVIO MINGUZZI - L'epopea napoleonica e il Risorgimento italiano . . . . . L. 1,20

ANTONIO SALANDRA - Raccolta di tutti i discorsi sulla nostra guerra. (Pubblicazione autorizzata dall'Autore).

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA

3 0112 061934193